

KODAK GRAY SCALE

C

Red-Filter Negative

Cyan Printer

M

Green-Filter Negative

Magenta Printer

Y

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

00

A

.10

.20

.30

.50

.70

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

☆ ☆

Die

Eisenbahnverhältnisse

im

Herzogthum Braunschweig.

Denkschrift

dem

Königl. Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten

eingereicht von der

Handelskammer für das Herzogthum Braunschweig.



☆ Druck von Albert Limbach G.m.b.H., Braunschweig. ☆

* 1899. *

Geschenk.

17. D.

AUGUST TOST
BUCHBINDEREI
BRAUNSCHWEIG
MAGNITHOR, 13.

UB Braunschweig 84



2235-813-8

1702/6
II. D. 99,
2235-8138

Die
Eisenbahnverhältnisse
im
Herzogthum Braunschweig.

Denkschrift

dem
Königl. Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten
eingereicht von der
Handelskammer für das Herzogthum Braunschweig.



Geschenk.

Druck von Albert Limbach & Co. in Braunschweig.

* 1899. *

Inhalt.

	Seite
Vorbemerkung	5
I. Die Bedeutung Braunschweigs als Verkehrsmittelpunkt vor Einrichtung der Eisenbahnen	8
II. Die theilweise Ausschaltung Braunschweigs aus dem grossen Durchgangsverkehr:	
a) Die Verschiebungen, die durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu Ungunsten Braunschweigs eingetreten sind	11
b) Der Braunschweigisch-Preussische Staatsvertrag von 1884	15
III. Welche Wirkung hat die theilweise Ausschaltung der Stadt Braunschweig aus dem Eisenbahnverkehr für Stadt und Land gehabt?	17
IV. Was muss geschehen, um Braunschweig wieder die ihm gebührende Stellung im grossen Verkehre zurückzugeben?	23
A. In welcher Weise kann das Verkehrsinteresse der Stadt Braunschweig bei der Anlage neuer Durchgangslinien berücksichtigt werden?	24
B. Wie muss die Stadt Braunschweig an das bestehende grosse Verkehrsnetz wieder angeschlossen werden?	26
V. Besondere Wünsche:	
1. Bessere Verbindungen mit der Landeshauptstadt	28
2. Bessere Verbindungen mit der Reichshauptstadt	31
3. Billige und rasche Verbindungen mit dem Harz	32
A. Die für Magdeburg gewährten besonderen Reisevergünstigungen nach dem Harze im Sonntagsverkehr	33
B. Die für die Stadt Braunschweig gewährten Reisevergünstigungen nach dem Harze	34
C. Die anderweitigen Vergünstigungen Magdeburgs im Sonntagsverkehr	35
D. Die für mehrtägige Harzreisen bestehenden Vergünstigungen Braunschweigs, verglichen mit den den Städten Magdeburg, Hannover, Berlin u. s. w. gewährten Erleichterungen	35
4. Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse	37
VI. Schluss	39
Anlagen.	
A. Uebersicht über die Stellung der Stadt Braunschweig im durchgehenden Eisenbahnverkehr	43
B. Chronologische Uebersicht über die Ausgestaltung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes	44
C. Graphische Darstellung des zahlenmässigen Verhältnisses der von den Stationen Magdeburg, Hannover und Braunschweig täglich abfahrenden Züge	47
D. 1 bis 8. Graphische Darstellung der historischen Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Braunschweig	49

Vorbemerkung.

Die Eisenbahnverkehrsverhältnisse im Herzogthum Braunschweig haben im Laufe der letzten Jahre wiederholt Veranlassung zu Beschwerden gegeben, die zum Theil aus den Interessentenkreisen selbst heraus, daneben aber auch von den zur Vertretung der Landesinteressen berufenen Organen erhoben worden sind.¹⁾

Es ist und bleibt für ein Land eine missliche Lage, in Fragen von solcher Wichtigkeit, wie sie die Ausgestaltung seines inländischen Verkehrs und seiner Verkehrsbeziehungen nach aussen nun einmal darstellt, auf die diskretionäre Bestimmung eines anderen Staates angewiesen zu sein. Es kann nicht erwartet werden, dass eine auswärtige Verwaltung mit demjenigen unmittelbaren Interesse und mit derjenigen vollen Kenntniss der Landesverhältnisse an die Aufgaben, welche der Verkehr des Landes stellt, herantritt, wie die eigene Landesverwaltung selbst. Vielfach hat die fremde Verwaltung auch mit den kollidirenden und konkurrirenden Interessen des eigenen Landes zu rechnen. Namentlich entbehrt aber ein solches auf die fremde Verwaltung angewiesenes Land des nicht zu unterschätzenden Einflusses, welchen erfahrungsgemäss parlamentarische Körperschaften auf die Entschliessungen der Verkehrsverwaltung ausüben. Die Braunschweigische Bevölkerung hat heute keine Möglichkeit, ihre Wünsche und Interessen hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs anders als auf dem Wege der Bittstellung zu vertreten. Sie ist hierbei ausschliesslich auf eine wohlwollende Aufnahme dieser Wünsche seitens der zuständigen Preussischen Eisenbahn-

¹⁾ Wir nehmen Abstand, hier auf diese Beschwerden näher einzugehen, da es uns nicht darauf ankommt, die in unserem Lande bestehende Missstimmung noch zu verschärfen, sondern sie zu beseitigen. Wer sich des Näheren über diese Seite der Frage unterrichten will, den verweisen wir u. A. auf den 45. Sitzungsbericht des 24. ordentlichen Landtages des Herzogthums Braunschweig vom 3. Februar 1899.

Direktionen angewiesen. Wenn diese versagt, und auch eine Appellation an den Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ergebnisslos ist, bleibt uns keine andere Möglichkeit, als die der Resignation; irgend welche weitere Einwirkung durch die administrativen anderen Ressorts, oder durch die Volksvertretung, wie sie den Preussischen Interessenten zu Gebote stehen, ist für uns ausgeschlossen. Die natürliche Folge hiervon ist, dass sich jede Missstimmung über eine nicht erfüllte Bitte leicht in eine politische allgemeine Verstimmung gegen Preussen selbst umsetzt. Hierbei läuft erfahrungsgemäss Berechtigtes und Unberechtigtes durcheinander. Eben so wenig wie die Preussische Eisenbahnverwaltung in der Lage ist, allen Wünschen und Ansprüchen ihrer Landesangehörigen Folge zu geben, können auch wir Berücksichtigung aller unserer Wünsche beanspruchen, und wir selbst, als die gesetzlich berufene Vertretung der kommerziellen und industriellen Interessen unseres Landes, werden stets bereit sein, einen Unterschied zwischen den erfüllbaren, nothwendigen Forderungen und denjenigen zu machen, deren Erfüllung in das freie Ermessen der Eisenbahnverwaltung selbst zu stellen ist. Wenn aber thatsächlich, wie dies heute der Fall ist, in allen Kreisen unserer Bevölkerung das Gefühl Platz gegriffen hat, als ob die Braunschweigischen Verkehrsinteressen seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung nicht in dem vollen Umfange berücksichtigt würden, wenn dieses Gefühl einer Zurücksetzung seit Jahr und Tag in öffentlichen Versammlungen, in Erklärungen und Kundgebungen, in Beschlüssen von Vereinen und Korporationen, und schliesslich sogar in scharfen Erklärungen unserer Landesversammlung selbst zum Ausdruck gebracht wird, wenn, wie dies nicht zu bestreiten ist, dieses Gefühl einer tiefgehenden und in unserem ganzen Lande weitverbreiteten Missstimmung sich nach und nach auf das politische Gebiet zu übertragen beginnt, so ist es wohl an der Zeit, die in Betracht kommenden Fragen einer sorgfältigen Untersuchung zu unterwerfen. Wir halten es für unumgänglich, dass beiderseitig, d. h. seitens der Preussischen und der Braunschweigischen Landesregierung, in eine ernsthafte Untersuchung der Frage eingetreten wird, ob nicht thatsächlich die Verkehrsinteressen des Braunschweigischen Landes im Laufe der Ent-

wickelung, ohne dass damit irgend welcher Vorwurf auszusprechen ist, eine ungünstige Verschiebung erfahren haben, und ob es nicht im beiderseitigen Interesse liegen sollte, diese rückgängige Tendenz noch rechtzeitig aufzuhalten.

Im Artikel VI des Staatsvertrages, der zwischen Preussen und Braunschweig über die anderweitige Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen abgeschlossen worden ist, hat die Königlich Preussische Regierung die ausdrückliche Verpflichtung übernommen:

»bei der Verwaltung der Braunschweigischen Bahnstrecken die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen des Herzogthums Braunschweig in gleichem Maasse zu berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preussischen Landestheile«.

Dieser als eigentlichste und wesentlichste Grundlage des Vertrages anzusehenden Vereinbarung getreu zu sein und zu bleiben, wird stets das nobile officium Preussens sein müssen, denn wir entnehmen aus diesem zwischen den beiden Staaten abgeschlossenen Grundvertrage die Thatsache, dass Preussen sich ausdrücklich verpflichtet hat, dass bei der Verwaltung der Braunschweigischen Bahnstrecken unsere besonderen Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen volle Berücksichtigung erfahren sollen, so weit dies billiger Weise verlangt werden kann.

Soll dies geschehen, so kommt es nicht auf Einzelwünsche und Einzelinteressen, sondern auf einige fundamentale Gesichtspunkte für die volkswirthschaftliche Entwicklung unseres ganzen Landes an. Diese hier zu entwickeln und damit der Preussischen Eisenbahnverwaltung die Fingerzeige zu geben, nach denen sie im Sinne des Artikel VI unseren Landesinteressen in Wirklichkeit zu dienen vermag, soll die Aufgabe der nachfolgenden Darlegung sein.

I. Die Bedeutung Braunschweigs als Verkehrsmittelpunkt vor Einrichtung der Eisenbahnen.

Braunschweigs kommerzielle Bedeutung hat von jeher ihre Hauptstütze in der günstigen centralen Lage an den wichtigsten Verkehrsstrassen gefunden. Wahrscheinlich schon um die Mitte des XIII. Jahrhunderts war Braunschweig dem Lübecker und Hamburger Aussenhandel ein Hauptstapelplatz für die aus Italien und Süd-deutschland zugeführten Güter. In Braunschweig trafen die wichtigsten Handelsstrassen des Deutschen Reiches zusammen: die eine führte aus dem Süden Europas, besonders von Venedig, Genua, Pisa, Florenz durch die oberdeutschen Länder, durch die Pfalz und Franken ostwärts am Harz vorbei über Braunschweig nach Hamburg und Lübeck; eine andere wichtige Handelsstrasse ging mit einer Abzweigung nach dem Süden von Antwerpen, Brügge, Köln über Soest und Höxter nach Braunschweig und von hier aus weiter über Magdeburg nach dem Osten des Reiches; eine dritte kaum minder bedeutende Strasse nahm ihren Weg aus den oberen und mittleren Elbgegenden von Leipzig her über Braunschweig nach der unteren Weser und der Nordsee.

Güter, welche dem Landtransporte zu grosse Schwierigkeiten bereiteten, liess der Braunschweiger Kaufmann auf der schiffbaren Oker durch Lastschiffe nach der aufblühenden Seestadt Bremen befördern. Von hier aus fuhr er über die Westsee nach Flandern. Von Bremen und Hamburg aus ging seine Kauffahrt nach dem norwegischen Bergen, über Lübeck und die Ostsee nach Schweden, Goth- und Livland, zu Lande und zu Wasser nach Russland, bis Nowgorod, dem östlichsten Markte, den Deutsche besuchten.¹⁾

¹⁾ Hänselmann, Geschichtliche Entwicklung der Stadt Braunschweig (Festschrift zur 69. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte), S. 6 ff.

Die Entwicklung des Donauhandels zwischen Augsburg, Ulm, Regensburg und Konstantinopel gab dem Braunschweigischen Handel auch nach dieser Richtung hin eine grosse Ausdehnung.

Durch kluge Benutzung dieser günstigen Lage und der dadurch gewonnenen Verkehrsbeziehungen wurde die Stadt nicht nur der Brennpunkt des gesammten niedersächsischen Handels, sondern einer der bedeutendsten Handelsplätze in ganz Norddeutschland. Ihr grosses Ansehen trat schon äusserlich in ihrer hervorragenden Stellung im Bunde der Hansa hervor, dem sie als dritte Quartierstadt angehörte. In der Bundesmatrikel von 1370 ist Braunschweig nach dem Verhältniss seiner Beitragsquote selbst noch vor Hamburg unmittelbar hinter Lübeck, Köln und Danzig aufgeführt.

Neben dem Stapel- und Durchgangsverkehr begann allmählich auch der Eigenhandel der Stadt, der ihr aus der gewerblichen Betriebsamkeit ihrer Bevölkerung zuwuchs, grössere Bedeutung zu gewinnen. Die Erzeugnisse des sesshaften heimischen Handwerks auf entlegeneren Märkten zu vertreiben war der Braunschweiger Kaufmann vor anderen berufen, und lange blieben »Hagensche Laken«, die Tuche des Hagens und der Neustadt, die Leinengewebe der letzten, ihr »Beckenwerk«, ihre Erzgiesser-, Kupferschmiede-, Messingschlagerarbeiten vielverlangte Ausfuhrartikel.¹⁾ Auch verschiedene andere Industriezweige, wie Brauerei, Fabrikation von Honigkuchen, Schlackwürsten, Garn und Leder gelangten zu hoher Blüthe, und manche Erzeugnisse Braunschweigs fanden selbst über den Kontinent hinaus Aufnahme; die Mumme soll mit Erfolg sogar nach Indien exportirt sein.

Der Umfang und die Bedeutung des ehemaligen Braunschweigischen Handels ist heute noch aus der alten Zollordnung dem Verzeichnisse der Abgaben erkennbar, denen die verschiedenen, Ein- und Ausfuhrartikel unterlagen.

In dieser Urkunde werden als Handelsartikel aufgeführt: Kupfer, Zinn, Erz, Blei, Metall, Wein, Thran, Tuch, Leinen, Hausgeräth, Pfeffer und andere Gewürze, Schwefel, Mandeln, Weinstein, allerlei Felle, Getreide, Heringe, Fettwaaren, Kreide etc.

¹⁾ Hänselmann, a. a. O. S. 6 fl.

Nicht unerheblich trugen zur Erhöhung des kommerziellen Ansehens der Stadt die Messen bei, die ihr zu Anfang des XVI. Jahrhunderts verliehen waren, und die namentlich seit ihrer Erweiterung gegen Ende des XVII. Jahrhunderts eine grosse Bedeutung gewannen. Sie zogen nicht nur eine grosse Zahl von Händlern aus allen Ländern der Welt nach Braunschweig, sie brachten auch noch einen weiteren Vortheil. Die Braunschweigischen Kaufleute nämlich, die bis dahin, wie ein Schriftsteller des vorigen Jahrhunderts berichtet, sich ihre Waaren aus Bremen, Hamburg oder Lübeck verschrieben, gewannen durch die Messen allmählich direkte Beziehungen und lernten die Bezugsquellen selbst kennen und sich derselben bedienen. Dadurch wurde es den Braunschweigischen Grosshändlern möglich, mit den Bremer, Hamburger und Lübecker Kaufleuten Preise zu halten, so dass diese schliesslich, wenn sie zur Messe nach Braunschweig kamen, nach der Aussage jenes Schriftstellers es häufig vortheilhaft fanden, ihre Waaren in Braunschweigischen Geschäften einzukaufen.

So befestigte sich Braunschweigs kommerzielle Stellung mehr und mehr. Ungünstige Zeiten, die in anderen Städten für lange Zeit eine völlige Lähmung des Handels und des Verkehrs zur Folge hatten, konnte Braunschweig stets verhältnissmässig schnell überwinden. Selbst der allgemeine Niedergang des hansischen Handels machte der Stadt nicht so schwere Sorge wie den Städten an der See, deren eigentlicher Lebensnerv er war. Dank ihren blühenden Handwerken wusste sie zur Zeit dieses Niederganges von keiner Noth. Mit Handwerkserzeugnissen trieben die Kaufleute hier »grossen Handel nach Polen, Moskau, der Türkei und anderen fernen Ländern«, die Meister vermochten der Nachfrage kaum zu genügen. So kam denn »die Stadt in grossen Flor und war voll Nahrung«. ¹⁾

In der Pflege und Förderung ihres Handels fand die Stadt nach dem Zerfall der Hansa eine kräftige Stütze an ihren Fürsten, mit denen sie sich nach langen und blutigen Kämpfen endlich ausgesöhnt hatte.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts galt Braunschweig überall als ein blühendes, vortrefflich regiertes Land, und die Stadt

¹⁾ Hänselmann, a. a. O. S. 33.

als ein reicher, glücklicher Ort, der um seiner günstigen Lage und um seines ausgedehnten Handels willen vielfach beneidet wurde.¹⁾

Auch in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts behauptete Braunschweig noch unerschüttert seine Stellung als erster Handelsplatz in Niedersachsen.

Der Hannoversche Adel, der an den Braunschweigischen Hof geladen wurde, und die Bürger von Hannover fanden es zweckmässig, ihren Bedarf an manchen Waaren, besonders an Luxus- und Modeartikeln in Braunschweig zu decken. Die Einwohner von Hildesheim, Goslar, Halberstadt, Wernigerode, Peine u. s. w. verkehrten nicht nur während der Messe in Braunschweig, sie kamen auch sonst häufig nach der alten Hansastadt, um hier ihre Einkäufe zu machen oder dem Handwerker Aufträge zu geben. Landleute aus Hannover und Sachsen brachten fast täglich in grossen Schaaren die Produkte einer blühenden Landwirthschaft, Getreide, Wolle, Vieh, Hopfen-u. s. w. zum Eintauch von Geräthen und Gegenständen des täglichen Gebrauches ausschliesslich nach Braunschweig.

Alle Vorbedingungen, welche dem Lande und der Stadt eine gesunde Entwicklung und eine glückliche Zukunft gewährleisteten, waren gegeben, als die Eisenbahnen ein neues Zeitalter herbeizuführen begannen.

II. Die theilweise Ausschaltung Braunschweigs aus dem grossen Durchgangsverkehr.

a) Die Verschiebungen, die durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu Ungunsten Braunschweigs eingetreten sind.

Seine kommerzielle Bedeutung, welche durch die günstige Lage an den wichtigsten Handelsstrassen des Reiches bedingt war, verlor Braunschweig zunächst auch nicht, als die Aera der Eisenbahnen dem Verkehr neue Wege eröffnete und eine vollständige Umwälzung aller Verhältnisse einleitete. Denn vor allen anderen Bundesstaaten erkannte Braunschweig zuerst, »dass es für seinen Verkehr eine Lebensfrage sei, an dem Systeme der Eisenbahnen, welches sich in Deutschland ausbildete, theilzunehmen und auf

¹⁾ Vergl. Lachmann, Geschichte der Stadt Braunschweig. Braunschweig 1816, S. 316 ff.

diese Weise namentlich seine Verbindung mit Hamburg und Magdeburg zu erleichtern.¹⁾

In richtiger Würdigung des neuen Verkehrsmittels für Staat und Volkswirtschaft beschloss die Regierung den Bau und die Verwaltung der Eisenbahnen des Landes auf Staatskosten in die Hand zu nehmen und begann demgemäss 1837 mit dem Ausbau der Linie Braunschweig-Harzburg, die in ihrer ganzen Ausdehnung 1841 dem Betrieb übergeben werden konnte. Diese Bahn war indessen, wie man schon damals sagte, für den Handelsverkehr Braunschweigs von untergeordneter Bedeutung. (Anlage D 1.)

Ungleich wichtiger wurden die 1843 und 1844 vollendeten Verbindungen mit Magdeburg und mit Hannover, da durch diese Linien die Anlegung der Bahnen nach Berlin, nach Hamburg, nach Bremen und nach Köln über Minden gesichert bzw. beschleunigt wurde. (Anlage D 2.)

Für das Zustandekommen der Hamburger Bahn hatte Braunschweig freilich durch seinen Verzicht auf den direkten Anschluss in Uelzen ein grosses Opfer bringen müssen; als Entschädigung dafür erhielt es indessen durch den mit Hannover abgeschlossenen Staatsvertrag das werthvolle Privilegium, dass alle Frachtgüter nach Hamburg ab Braunschweig nur nach der Entfernung der Luftlinie Braunschweig-Uelzen tarifirt werden sollten.

In dem so entstandenen Eisenbahnnetze hatte Braunschweig seine günstige Stellung vollständig behauptet. Der ganze Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen, zwischen Nordwesten und Südosten nahm, wie in früheren Zeiten, seinen Weg über Braunschweig.

Die Strecke Braunschweig-Oschersleben, auf der täglich ca. 60 Züge verkehrten, war eine der belebtesten des Reiches. (Anlage D 3 und 4.)

Sein Prinzip, den Handel immer fester an die Hauptstadt zu ketten und deren Verkehrsbeziehungen immer weiter auszugestalten, ein Prinzip, zu dessen Durchführung die Regierung im Jahre 1840 selbst vor einem Zollkriege mit Hannover nicht zurückgeschreckt war, als dieses eine den Handel Braunschweigs be-

¹⁾ Vergl. Schroder-Assmann, Die Stadt Braunschweig. Braunschweig 1891, S. 161 ff.

drohende Strasse von Uelzen nach Salzwedel bauen wollte, hatte Braunschweig zum Segen des ganzen Landes stets erfolgreich durchsetzen können. [2]

Erst die politische Umwälzung des Jahres 1866 machte es der Braunschweigischen Regierung unmöglich, die Verkehrsinteressen des Landes mit demselben Erfolge wahrzunehmen. Die entscheidende für Braunschweig verhängnissvolle Wendung in der Verkehrsentwicklung trat mit dem Jahre 1868 ein, als die Verbindung zwischen Kreiensen und Holzminden, sowie zwischen Borsum und Jerxheim hergestellt war (Anlage D 5). Denn nach Eröffnung dieser Linien war dem Verkehr zwischen dem Westen und dem Osten, der sich bislang ausschliesslich über Braunschweig bewegte, ein zweiter Weg gegeben, der zwar nur 24 km südlich von der Stadt vorüber führte, aber dennoch ihrem Verkehr erheblich Abbruch that.

Immerhin nahm der Verkehr noch grösstentheils in gewohnter Weise seinen Weg über Braunschweig.

Die Ausschaltung der Stadt aus dem Durchgangsverkehr wurde erst vollständig im Jahre 1872 durch den Ausbau der Linie Berlin-Stendal-Hannover, die etwa 30 km nördlich von Braunschweig 200 km lang öde Heidegegend durchschnitt, ohne auch nur eine einzige Stadt von Bedeutung zu berühren. (Anlage D 5.)

Aus dieser Entwicklung erklärt es sich, wenn schon gegen Ende der sechziger Jahre finanzielle Erwägungen, namentlich die Besorgniss, dass durch die entstandenen und die im Entstehen begriffenen Konkurrenzbahnen die Rentabilität der Braunschweigischen Bahnen gefährdet sei, die Herzogliche Regierung veranlasst hatten, die Staatsbahnen zu veräussern. Käuferin wurde ein durch die Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt vertretenes Konsortium.

Dem Kaufkontrakte gemäss wurde zum Betriebe der Braunschweigischen Bahnen unter der Firma Braunschweigische Eisenbahngesellschaft eine Aktiengesellschaft konstituiert, deren Aktien jedoch den Absichten der Regierung zuwider in den ausschliesslichen Besitz der Berlin-Potsdamer und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft übergingen.

Das Domizil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung wurde nach einer Bestimmung der Statuten in die Stadt Braunschweig gelegt. Auch wurde die Verwaltung unter die Aufsicht und Kontrolle der Herzoglichen Regierung gestellt und jede Tarifierhöhung oder Fahrplanänderung von deren Genehmigung abhängig gemacht.

In den Jahren 1880 und 1882 gingen die Bahnen der Berlin-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in den Besitz des

Preussischen Staates über, dem 1884 durch Staatsvertrag auch die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen eingeräumt wurde. Die Königliche Eisenbahndirektion, die am 1. April 1885 in Braunschweig zu dem Zweck eingesetzt wurde, die Ueberleitung in die neuen Verhältnisse durchzuführen, wurde bereits am 1. April 1886 wieder aufgelöst und dafür ein Betriebsamt errichtet. Bei der Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung 1895 verlor indessen Braunschweig auch diese Unterbehörde, die in Braunschweig belegenen Bahnen wurden den Eisenbahndirektionen Magdeburg, Hannover und Cassel unterstellt.

Mitten zwischen diesen beiden Linien blieb die alte Hansastadt, die doch auf dem kürzesten Wege zwischen Köln und Berlin gelegen war, die sich nächst Magdeburg »zur wichtigsten Hüterin der aufblühenden Zuckerindustrie« entwickelte, nunmehr ohne Antheil an dem grossen Durchgangsverkehr liegen. Wohl wurden im Laufe der Zeit noch andere Verbindungen zwischen Osten und Westen geschaffen. Es wurde die Strecke Halberstadt-Goslar-Seesen ausgebaut und dadurch dem Berliner und Magdeburger Handel und Verkehr für seine Verbindungen nach dem Westen eine weitere Linie zur Verfügung gestellt, die zwar einen Umweg bedeutete, die aber wegen ihrer besseren Ausstattung mit Schnellzügen der Linie Oschersleben-Börssum-Seesen doch bei weitem vorzuziehen war. (Anlage D 6.) Braunschweig dagegen blieb unbeachtet, und der grosse durchgehende Verkehr wurde ihm mehr und mehr entzogen.

Immer mehr wurde es von seinen Nachbarstädten Magdeburg und Hannover überflügelt, da deren Zuwachs an abgehenden Schnellzügen und durchgehenden Linien mit der Bevölkerungszunahme gleichen Schritt hielt, während Braunschweig sich seit mehr als 30 Jahren bezüglich seiner Schnellzugsverbindungen ziemlich gleich geblieben ist. Die Zahl der von Braunschweig abfahrenden Schnellzüge, welche sich 1868 auf 5 belief, ist in den 31 Jahren nur um 2 gestiegen, dagegen verfügt Magdeburg jetzt über 22 Schnellzugsverbindungen gegenüber einer Zahl von 9 im Jahre 1868 und Hannover sogar über 30 Schnellzugsverbindungen gegenüber einer Zahl von 7 im Jahre 1868. Braunschweig besitzt heute nicht mehr Schnellzugsverbindungen, als seine Nachbarstadt Hannover vor 31 Jahren besessen hat. [Siehe Anlage C: Graphische Darstellung des zahlenmässigen Verhältnisses der von den Stationen Magdeburg, Hannover und Braunschweig täglich abfahrenden

Züge¹⁾ und Anlage A: Uebersicht über die Stellung Braunschweigs im durchgehenden Eisenbahnverkehr.²⁾]

Mit Mühe und Noth erreichte es im Laufe der Jahre wohl die seit Langem beschlossene Ausführung einiger Lokalbahnen (Anlage D 7 und 8 und Anlage B: Chronologische Uebersicht über die Ausgestaltung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes). Dagegen harren neben verschiedenen kleineren Bahnen noch heute gerade diejenigen Linien ihrer Vollendung, von denen Braunschweig wohl mit Recht seine Wiedereinreihung in den grossen Verkehr erwarten darf.

b) Der Braunschweigisch-Preussische Staatsvertrag von 1884.

Der Entschluss, an Preussen die Bestimmungsrechte über die Braunschweigischen Eisenbahnen abzutreten, ist kein ganz freiwilliger gewesen.

Durch die Verstaatlichung des Berlin-Potsdam-Magdeburger und des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens waren nicht allein die nach den Statuten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den beiden Eisenbahnunternehmungen zustehenden Aktienbetheiligungen an dem Braunschweigischen Unternehmen zu je 12 Mill. Mk. in den Besitz des Preussischen Staates gelangt, sondern derselbe hatte auch die freie Verfügung über die noch übrigen 12 Mill. Mk. Aktien, welche bereits nach der Begründung des Braunschweigischen Unternehmens seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Gesellschaft von der ursprünglichen Besitzerin, der Darmstädter Bank, zu gleichen Theilen erworben waren, erlangt. Dessen ungeachtet bestand aber das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen formell immer noch als Aktiengesellschaft fort, war aber in den wesentlichsten Dingen, und namentlich in seinem gesammten durchgehenden Verkehr, in eine absolute Abhängigkeit von Preussen gekommen. Die Preussische Eisenbahnverwaltung hatte es ganz in der Hand, die Rentabilität des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens in dieser Beziehung vortheil-

¹⁾ Zusammengestellt an der Hand von Kursbüchern nach dem Stande vom Juni 1868 und Mai 1899.

²⁾ Ausschnitt aus der Fahrplankarte von Europa. Sommerausgabe 1899. Verlag von K. Siegmund, Berlin.

haft oder unvorthellhaft zu beeinflussen, ein Verhältniss, das für den Braunschweigischen Staat auch schon deshalb höchst schwierig war, weil derselbe an der Rentabilität des Unternehmens stark interessirt war; hatte er doch von diesem noch auf neunundvierzig Jahre eine Annuität von 2625000 Mk. zu beziehen.

Preussen übte aber noch in anderer Beziehung einen Druck auf die Entschliessung Braunschweigs aus. Es handelte sich damals um den Bau zweier wichtiger Aufschlussbahnen, der Blankenburg-Elbingerode-Tanner und der Braunschweig-Derneburg-Seesener Bahn. Die Braunschweigische Regierung hatte unter Zustimmung der Landesversammlung beide Unternehmungen durch Bewilligung einer hohen Staatssubvention lebensfähig gemacht, und es bedurfte nur noch der Konzessionirung zum Bau der auf Preussischem Gebiete liegenden Theile. Preussen benutzte diese Zwangslage, um seinerseits eine längst gehegte Absicht durchzusetzen, d. h. es machte seine Zustimmung zur Ausführung der genannten Bahnen davon abhängig, dass der Braunschweigische Staat seine Zustimmung zu dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat vertragsmässig ertheilte. Wollte Braunschweig die im Landeskulturinteresse unerlässliche Ausführung der beiden Bahnen nicht wieder aufgeben, und wollte es nicht überhaupt, nachdem nun einmal von Preussischer Seite die Machtfrage in dieser Form gestellt war, einen ungleichen Kampf aufnehmen, so musste es der ihm gestellten Bedingung wohl oder übel entsprechen, und so kam es zu dem bereits erwähnten Staatsvertrage vom Jahre 1884.

In diesem Vertrage räumte die Braunschweigische Regierung dem Preussischen Staate das Recht ein, die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft aufzulösen und die Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahnen formell auch selbst zu übernehmen, wogegen Preussen die Verpflichtung der Annuitätenzahlung auf sich übernahm. Vergeblich wurde von Braunschweigischer Seite der Versuch gemacht, sich noch eine wenigstens beschränkte Einwirkung auf die Tarifbildung, auf die Art der Beförderung und auf die Feststellung der Fahrpläne zu sichern, Preussen erklärte sich aber bereit, in den Vertrag eine allgemeine Zusicherung aufzunehmen, »dass bei der Verwaltung der Braun-

schweigischen Bahnstrecken die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen des Herzogthums im gleichen Maasse berücksichtigt werden sollten, wie die entsprechenden Interessen der Preussischen Landestheile«. Dieser Zusicherung gegenüber, die nicht etwa nur eine stillschweigende Voraussetzung für beide Theile war, sondern als wesentliches Substrat des Vertrages in denselben aufgenommen wurde, glaubte die Braunschweigische Regierung von diesbezüglichen besonderen Vorbehalten Abstand nehmen zu können.

In einem besonderen Vertrage, welcher die anderweite Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen betraf, leistete Braunschweig gleichzeitig Verzicht auf das Erwerbsrecht, welches ihm gegenüber den auf seinem Gebiete belegenen Strecken der früheren Privateisenbahnen (der Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft) zustand.

III. Welche Wirkung hat die theilweise Ausschaltung der Stadt Braunschweig aus dem Eisenbahnverkehr für Stadt und Land gehabt?

Bei dem engen Zusammenhange zwischen Handel und Verkehr einerseits und den Verkehrsmitteln andererseits liegt es auf der Hand, dass Stadt und Land durch die Ausschaltung Braunschweigs aus dem grossen Durchgangsverkehr aufs Schwerste geschädigt werden mussten.

Der direkte Schaden, den das ganze gewerbliche Leben und der Geschäftsverkehr unseres Landes durch unsere mangelhaften Eisenbahnverbindungen bereits erlitten hat, lässt sich in vollem Umfange gar nicht feststellen. Am empfindlichsten dürfte wohl der Mittelstand und zwar sowohl in dem Kaufmanne (Kolonialwaaren u. s. w.) als auch in dem Handwerker geschädigt sein, da deren Absatzgebiet und deren Kundenkreis in dem Maasse zusammengeschmolzen ist, als sich das Hinterland Braunschweigs durch die die Hauptstadt im Norden und im Süden umgehenden Linien verringerte und der Verkehr der Landestheile, wie auch der Nachbarstädte Hildesheim, Goslar, Wernigerode u. s. w., mit der Stadt Braunschweig durch ungünstige Zugverbindungen erschwert

wurde. Hierher gehören auch die Verluste an Zeit und Geld, welche den hiesigen und den auswärtigen Geschäftsreisenden und Fabrikanten bei ihren nothwendigen Reisen durch die schlechten Anschlüsse entstehen. Wir sehen von der Aufzählung weiterer nachtheiliger Folgen ab und beschränken uns darauf, die Thatsache anzuführen, dass in letzter Zeit nicht nur Vertreter grösserer auswärtiger Häuser wegen der mangelhaften Verbindungen fortgezogen sind, sondern selbst angesehene und alte Braunschweiger Handelsfirmen ihren Sitz nach Hannover verlegt haben, wie sie vor der Handelskammer erklärten, in erster Linie aus dem Grunde, weil sie in Hannover mehr im Mittelpunkte des Verkehrs stehen. Wir sind uns darüber völlig klar, dass diese für uns nachtheilige Verschiebung unaufhaltsam ihren Fortgang nehmen wird, wenn seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung noch fernerhin die Verkehrsinteressen unseres Landes gegenüber denjenigen der angrenzenden Preussischen Landestheile zurückgestellt werden.

Als weitere indirekte Folge unserer Ausschaltung aus dem grossen Durchgangsverkehr ist es anzusehen, wenn Braunschweigs Anträge auf bessere Zugverbindungen seither nur in geringem Umfange Berücksichtigung gefunden haben, wenn der Durchgangsverkehr an den über Braunschweig führenden Verbindungen nicht mehr interessirt ist. Die Preussischen Eisenbahndirektionen betrachten unsere Anträge eben nur unter dem Gesichtspunkte des Lokalverkehrs und lassen ihnen eine nur dieser Auffassung entsprechende Berücksichtigung zu Theil werden.

Unsere Bahnhöfe spiegeln zum Theil das Missverhältniss wieder, in dem sich das Braunschweigische Eisenbahnwesen gegenüber den angrenzenden Preussischen Landestheilen befindet. Man vergleiche beispielsweise nur den ebenso unbequemen wie veralteten Sackbahnhof der Stadt Braunschweig mit den grossartigen Anlagen der Preussischen Nachbarstädte Hannover, Magdeburg, Hildesheim, Halle. Man betrachte besonders auch die geradezu unhaltbare Anlage des Wolfenbütteler Bahnhofes mit seinen mangelhaften Räumlichkeiten und Einrichtungen für den Personenverkehr und den lebensgefährlichen Uebergängen, deren Beseitigung bisher von Braunschweigischer Seite vergeblich beantragt worden ist. Seit Jahr und Tag sind auch die völlig unzureichenden Verhältnisse des

Braunschweiger Güterbahnhofes, die zu geringe Anzahl der auf demselben beschäftigten Personen Gegenstand der Beschwerden und der Verhandlungen. Die Braunschweigische Eisenbahnbetriebsinspektion thut, was sie vermag, um diesem Uebelstande abzuhelpen, sie ist unermüdlich in der Aufsuchung von Noth- und Hilfsmitteln, ihr guter Wille, Abhilfe zu schaffen, ist unbestreitbar, aber sie vermag nichts Unmögliches. Hier wird eine gründliche Abhilfe erst durch die bereits vorgesehene Anlage eines neuen Güterbahnhofes ermöglicht werden.

In welchem Maasse der lokale Frachtverkehr unter der unzureichenden Güterabfertigung und den mangelnden Schnellzugsverbindungen der Stadt Braunschweig leidet, geht in drastischer Weise aus folgendem Beispiele hervor:

Die sehr leistungsfähigen Brauereien der Stadt Braunschweig befriedigen einen grossen Theil des Bierkonsums des Harzes mit ihren Produkten. Auch der Bedarf an echten Bieren wird zum Theil von Braunschweig aus gedeckt. Eine hiesige Firma verlädt beispielsweise im Sommer durchschnittlich nach Harzburg, Ilsenburg und Wernigerode ein tägliches Stückgüterquantum von ca. 25 Ctr. Der Transport dieser Sendungen vollzieht sich in folgender Weise:

Wird das Stückgut etwa Nachmittags zwischen 3 bis 7 Uhr aufgegeben, so geht es am anderen Mittag mit dem Zuge 12³ ab und trifft in Vienenburg zwischen 5 und 6 Uhr Nachmittags ein, bleibt dort liegen und geht erst am anderen Morgen zwischen 7 und 8 Uhr weiter. Gegen 10 Uhr des dritten Tages trifft die Sendung in Harzburg ein und wird etwa nach Tisch an den Empfänger ausgehändigt. Volle drei Tage beansprucht also eine Sendung auf einer direkten, nicht mehr als 45 km zählenden Bahnstrecke, d. h. ungefähr die dreifache Zeit, in der die viel weiter abgelegenen Preussischen Städte Hannover und Magdeburg ihr Bier an den Harz heranbringen können und mindestens die dreifache Zeit, in der ein einfaches Frachtfuhrwerk die Last von Braunschweig aus an den Bestimmungsort bringen würde.

Dass dies ein unhaltbarer Zustand ist, leuchtet wohl ohne Weiteres ein. In ähnlicher Lage befinden sich aber die ebenfalls den Harz versorgenden Braunschweiger und Wolfenbüttler Fleischer, Delikatessen-, Wildpret- und Obsthändler. Eine Abhilfe wäre nun unter normalen Verhältnissen äusserst einfach, da Abend- und Nachtzüge regelmässig nach Harzburg abgehen, so dass die leicht verderblichen Waaren der Tagesschwüle gar nicht ausgesetzt zu werden brauchten. Es würde eben nur nöthig sein, einen Kurswagen für die nach Ilsenburg und Harzburg bestimmten Stückgüter anzuhängen, und die Interessenten würden auch schon ganz damit einverstanden sein, wenn diese Einrichtung auch nur für die Sommersaison eingerichtet würde. Und dennoch begegnet diese, wie man zugeben wird, einfache Regelung bei uns Schwierigkeiten.¹⁾

¹⁾ Wie wir während der Drucklegung erfahren, werden zur Zeit Versuche angestellt, um diese offenbaren Unzuträglichkeiten nun endlich doch zu beseitigen.

Es ist nöthig, hier derartige Beispiele zu erwähnen, weil sie die Kleinlichkeiten unserer Verkehrseinrichtungen recht deutlich hervortreten lassen. Man wird es ausserhalb unseres Landes kaum verstehen, wie schwierig es ist, bei uns irgend eine Verkehrserleichterung oder Verkehrserweiterung zu erreichen. Voller achtzehn Jahre hat es bedurft, um die im Braunschweigisch-Preussischen Verträge vom 27. August 1870 Braunschweig zugesicherte Eisenbahnverbindung nach Hildesheim zu erlangen, vierundzwanzig Jahre, um den in § 14 desselben Vertrages ebenfalls festgelegten Anschluss an die Berlin-Lehrter Strecke verwirklicht zu sehen. Die kurze Verbindungsstrecke Oker-Harzburg, deren baldiger Ausbau von Preussischer Seite wiederholt zugesichert worden ist, steht noch heute aus.

An Bestrebungen, diese misslichen Verkehrszustände zu beseitigen, hat es Stadt und Land gewiss nicht fehlen lassen, aber die in allen solchen Verkehrsfragen an die zuständigen Eisenbahndirektionen und an den Preussischen Eisenbahnminister gerichteten Anträge haben nur ausnahmsweise eine Berücksichtigung erfahren. Wir wissen sehr wohl, dass unter den zahlreichen Wünschen, welche alljährlich an die Preussische Eisenbahnverwaltung heranreten, sich manche befinden, die im Interesse einer schrittweisen Verkehrsentwicklung vorerst zurückgestellt werden müssen, und auch solche, deren Befriedigung betriebstechnisch überhaupt nicht angängig ist, immerhin ist doch der Prozentsatz der den Braunschweigern im Laufe der letzten zehn Jahre zugestandenen Verkehrsverbesserungen nach der in unserem Lande allgemein bestehenden Auffassung aussergewöhnlich niedrig, und die Zahl derjenigen Fälle, in denen Wünsche der Braunschweiger mit der Begründung abgelehnt werden, dass ein Bedürfniss nicht anerkannt wird, die erforderlichen Mittel nicht zur Verfügung sind, oder in denen ohne jede Begründung erklärt wird, dass eine Berücksichtigung der Wünsche nicht beabsichtigt sei, doch wohl unnöthig gross.

Man kann sich dem Eindrücke nicht verschliessen, als ob die seiner Zeit, als es sich um die Neueintheilung der Eisenbahndirektionsbezirke handelte, in unserem Lande geäusserten Befürchtungen im vollen Maasse eingetroffen seien. Damals hat es

sowohl seitens der Handelskammer wie auch seitens des Herzoglichen Staatsministeriums selbst nicht an Vorstellungen gefehlt, um dem Lande Braunschweig eine selbständige Eisenbahndirektion zu sichern. Unser Staatsminister hat sich sogar der Mühe unterzogen, dem Preussischen Eisenbahnminister die Wichtigkeit einer derartigen Berücksichtigung der Braunschweigischen Interessen persönlich auseinander zu setzen, man hat die Bedeutung dieser Frage in Berlin aber offenbar unterschätzt und hat den dringlichen und berechtigten Wunsch der Braunschweiger nicht berücksichtigt.

Der ablehnende Bescheid des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten lautete damals wie folgt:

Nachdem die Frage, wie bei der zum 1. April d. J. bevorstehenden Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung den besonderen Wünschen und Interessen Braunschweigs im Rahmen der beschlossenen Reform Rechnung getragen werden könnte, zwischen beiderseitigen Kommissaren eingehend erörtert worden, beehre ich mich, dem Herzoglichen Staatsministerium Folgendes ergebenst mitzuthemen:

Wie bereits von meinem Kommissar in der Verhandlung vom 12. November v. J. hervorgehoben, ist es zu meinem Bedauern nicht angänglich gewesen, Braunschweig zum Sitz einer Eisenbahndirektion in Aussicht zu nehmen oder an Stelle des am 1. April d. J. mit sämtlichen übrigen Betriebsämtern der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Auflösung gelangenden Betriebsamtes in Braunschweig eine Preussische Eisenbahnbehörde daselbst zu belassen. Andererseits lege ich auf die Erhaltung und Befestigung der bisherigen guten Beziehungen der mir unterstellten Eisenbahnverwaltung zu den Vertretern der dortigen Regierung und zu den Handels- und Verkehrsinteressenten Braunschweigs einen zu grossen Werth, als dass ich nicht — ohne Anerkennung einer förmlichen Verpflichtung — gern bereit sein sollte, die neuen Verwaltungseinrichtungen so weit als möglich den dortigen Wünschen anzupassen.

Es soll daher auch der Vorstand der in Braunschweig zu errichtenden Eisenbahnverkehrsinspektion in der Regel aus der Zahl der höheren Beamten entnommen, und zugleich darauf Bedacht genommen werden, dass in der Besetzung dieses und des Vorstandes der in Braunschweig einzusetzenden Eisenbahnbetriebsinspektion (Braunschweig-Helmstedt) ein öfterer Wechsel thunlichst vermieden wird. Ferner sollen die Vorstände der vorbezeichneten Inspektion in Braunschweig für den geschäftlichen Verkehr mit dem Publikum ausdrücklich zu Kommissaren der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg bestellt und als solche berechtigt und verpflichtet werden, diejenigen nicht schon zu ihrer eigenen Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten, welche die Braunschweigischen Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsinteressen berühren, in den hierzu geeigneten Fällen in den Sitzungen der vorgesetzten Eisenbahndirektion persönlich vorzutragen und zu vertreten. — — —

Ich hoffe, dass die beschlossene Reform, die nicht nur eine grössere Wirthschaftlichkeit, sondern vornehmlich auch im Interesse des Publikums eine grössere Beweglichkeit der Verwaltung bezweckt, in Verbindung mit den vorstehenden besonderen Einrichtungen für Braunschweig, weit davon entfernt, eine Verschlechterung der bestehenden Zustände, vielmehr eine wesentliche Verbesserung in der Pflege der Verkehrsbeziehungen von Braunschweig herbeiführen wird.

Sollte sich demnächst ergeben, dass zur Erreichung des vorgezeichneten nicht aus dem Auge zu lassenden Zwecks Abänderungen oder Ergänzungen der getroffenen Anordnungen nothwendig oder erwünscht erscheinen, so erkläre ich mich schon jetzt gern bereit, in Gemeinschaft mit dem Herzoglichen Staatsministerium zu erörtern, wie im Rahmen der neu geordneten Verwaltung zweckmässiger Weise Abhilfe geschaffen werden könnte.

Der Königlich Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten.
gez. Thielen.

Die Handelskammer bemerkte zu diesem Bescheide in ihrem Jahresbericht nur kurz:

»Die thatsächliche Entwicklung der Verhältnisse wird lehren, ob die Versprechungen und Voraussetzungen des Preussischen Eisenbahnministers oder unsere Befürchtungen sich als berechtigt erweisen werden«.

Die thatsächliche Entwicklung hat nicht den Voraussetzungen des Preussischen Eisenbahnministers, sondern den Befürchtungen der Handelskammer Recht gegeben.

Seitdem unterhält die Preussische Eisenbahnverwaltung ihre regelmässigen Beziehungen zu unserem Lande durch eine Verkehrsinspektion, an deren Spitze ein Assessor steht. Wir haben nach unseren bisherigen Erfahrungen keine Veranlassung, diesen Beamten den redlichen Willen, ihrer schwierigen Aufgabe gerecht zu werden, zu bestreiten, gleichwohl möchten wir die Frage offen lassen, ob die Preussische Eisenbahnverwaltung thatsächlich der Ueberzeugung ist, durch diese noch dazu in den Personen naturgemäss oft wechselnde Instanz sich den erforderlichen vollen Einblick in die Bedürfnisse eines wirthschaftlich so entwickelten und dabei in seiner Figuration so schwierigen Landes verschaffen zu können, eines Landes, welches überdies unter drei Direktionsbezirke zertheilt ist. Die Ansicht, dass ein Preussischer Regierungs-Assessor für unser Land seiner Stellung nach nicht denjenigen Einfluss besitzt, der erforderlich ist, um die Verkehrsinteressen unseres Landes gegebenen Falles auch mit einigem Nachdruck zu

vertreten, wird uns wohl kaum bestritten werden können. Ebenso wenig aber, wie sich ein Staat von einem ausserhalb gelegenen Punkte regieren lässt, können die Verkehrsverhältnisse eines ganzen Landes von Aussenstehenden hinreichend beurtheilt werden. Wir sind durch unsere seitherigen Erfahrungen nicht von der Unrichtigkeit dieser Beobachtung überzeugt worden. Es ist für uns schwer, zu begreifen, wie man unseren Verkehrsbedürfnissen verständnisvolles Interesse entgegenbringen, wie man, was doch die vornehmste Pflicht einer Verkehrsverwaltung ist, Initiative entwickeln soll, wenn man keine Gelegenheit hat, im täglichen Verkehr des Landes Anregungen zu finden und zu suchen. Die natürliche Folge eines derartigen schiefen Verhältnisses ist die, dass die ausserhalb eines solchen Landes gelegenen Direktionsstellen ihre Initiative mehr auf die ihnen näher liegenden Verkehrsverhältnisse beschränken und Anträgen, welche von ausserhalb an sie herantreten, eben weil sie die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse des fremden Landes nicht aus eigener Kenntniss beurtheilen können, nur zögernd, ja beinahe widerstrebend folgen. Diese Konsequenz schliesst keinen Vorwurf in sich ein, sie ist eine natürliche, aber für die unter einem solchen Verhältniss Leidenden darum nicht minder nachtheilig.

IV. Was muss geschehen, um Braunschweig wieder die ihm gebührende Stellung im grossen Verkehre zurückzugeben?

Wie wir in den Abschnitten II und III nachgewiesen haben, ist die Grundursache der relativ rückgängigen Verkehrsbeziehungen der Landeshauptstadt darin zu erblicken, dass dieselbe nach und nach aus dem grossen Durchgangsverkehre zurückgetreten und von den benachbarten Preussischen Verkehrscentren stark überflügelt worden ist. Folgerichtig wird es eine Forderung unserer Landesinteressen sein, dahin zu wirken, dass Braunschweig wieder gleichwerthig in den grossen Durchgangsverkehr einbezogen wird.

Dies wird ermöglicht

- a) wenn Braunschweig bei der Anlage neuer Durchgangslinien wieder mehr als bisher berücksichtigt wird, und
- b) wenn es an das bestehende grosse Verkehrsnetz ausreichende Anschlüsse erhält.

A. In welcher Weise kann das Verkehrsinteresse der Stadt Braunschweig bei der Anlage neuer Durchgangslinien berücksichtigt werden?

Wer sich das Kartenbild des Durchgangsverkehrs, wie es in Anlage A veranschaulicht ist, vor Augen hält, der wird mit einem Blicke die Schwäche in der Verkehrslage Braunschweigs erkennen: es fehlt der Stadt an durchgehenden Verkehrslinien. Sie hat nur eine einzige durchgehende Schnellzugsverbindung von Osten nach dem Westen und umgekehrt. Diese Verbindung ist der D-Zug Berlin-Hildesheim-Köln, ab Berlin 15, an Köln 1026, und zurück ab Köln 829, an Berlin 554. Da indessen diese Züge — ganz abgesehen davon, dass sie nur einmal während des Tages verkehren — nur I. und II. Wagenklasse führen, so liegt es auf der Hand, dass sie nur in beschränktem Maasse benutzt werden können. Will daher die Preussische Eisenbahnverwaltung die Braunschweigischen Verkehrsinteressen fördern, so wird sie dies am durchgreifendsten in der Weise thun können, dass sie bei der Anlage neuer durchgehender Linien den Interessen Braunschweigs Rechnung trägt und diesen Gesichtspunkt da, wo es die Verhältnisse mit sich bringen, schon frühzeitig beachtet.

In dieser Beziehung möchten wir die Aufmerksamkeit der Preussischen Eisenbahnverwaltung zunächst auf zwei zur Zeit schwebende Projekte lenken:

- a) auf die schon seit dreissig Jahren projektirte Linie Braunschweig-Oebisfelde,
- b) auf den Ausbau der Strecke Gifhorn-Uelzen.

Die von Braunschweig mit Sehnsucht erwartete Eisenbahnverbindung Braunschweig-Oebisfelde, die bereits bei dem einstigen Verkauf der Eisenbahn zugesagt und sogar konzessionirt war, aber nicht zur Ausführung gelangte, wird zweifellos auch für den Lokalverkehr von Bedeutung sein; ihre weitaus grössere Wichtigkeit und ihr eigentlicher Werth liegt aber darin, dass sie uns auf dem kürzesten Wege mit Berlin in Verbindung setzen wird. Dies setzt natürlich, wie wir ausdrücklich betonen, voraus, dass die Strecke, als Vollbahn gebaut, in ihrem Unterbau für den Schnellzugsverkehr eingerichtet wird und auch von Anfang an Vollbahnbetrieb erhält. Die ca. 20 km, die durch diese Abkürzung

für die Strecke Braunschweig-Berlin erspart werden, werden auch dem grossen Durchgangsverkehre nach dem Rhein zu Gute kommen. Es wird die Linie Berlin-Hannover-Köln eine Entlastung erfahren, und dies wird auch für strategische Zwecke ins Gewicht fallen.

Die sehr bedauerliche Verzögerung, welche das Projekt, zu dessen Ausführung sich die Preussische Eisenbahnverwaltung ausdrücklich und vertragsmässig verpflichtet hat, in Folge von Umständen erfährt, auf welche Braunschweig keinen Einfluss hat, möge, wie wir dringlichst wünschen, baldigst behoben sein, damit uns der Nutzen dieser neuen Linie, auf den wir doch eben rechtmässigen Anspruch haben, nicht noch länger vorenthalten wird.

Nicht minder wichtig ist für uns der vollbahnmässige Ausbau der Strecke Gifhorn-Uelzen.

Es muthet uns heute seltsam an, wenn wir aus der Zeit der ersten Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens als eines der wichtigsten Projekte den Bau einer Eisenbahn genannt finden, die, von Hamburg bezw. Harburg ausgehend, über Lüneburg nach Celle und von da auf der einen Seite nach Hannover, auf der anderen nach Braunschweig gehen sollte.¹⁾ Dass die direkte Linie von Hamburg nach München über Braunschweig führen muss, wird Jedem, welcher einen Blick in die Karte wirft, einleuchten. Der Ausbau einer Strecke, welche den Weg von Hamburg nach Braunschweig um ca. 35 km abkürzt, liegt daher im eigensten Interesse des grossen Verkehrs. Für Braunschweig aber hat dieses Projekt, seitdem die früher erwähnte Frachtvergünstigung nach Hamburg im Jahre 1884 seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung ohne Weiteres aufgehoben wurde, noch die besondere Bedeutung, dass in demselben Maasse auch die Industrie des Harzes und die Industrie des Herzogthums überhaupt dem wichtigsten deutschen Ausfuhrhafen näher gebracht wird. Unsere Industrie wird ihre überseeischen Rohprodukte aus Hamburg um so viel billiger beziehen und ihre Exportfabrikate um so viel billiger an den Ausfuhrhafen führen können, als die Frachtdifferenz zwischen der Linie Uelzen-Lehrte-Braunschweig und

¹⁾ Uns liegt eine umfangreiche, aus dem Englischen ins Deutsche übersetzte Schrift vom Jahre 1835 vor, welche diese Bahn behandelt.

Uelzen-Triangel-Braunschweig ausmacht. Eine solche Frachtersparniss macht aber bei der heute vorherrschenden Massenproduktion, bei welcher die Transportkosten einen erheblichen Bestandtheil der Kosten bilden, unter Umständen sehr viel aus, sie kann, wenn man erwägt, dass die Frachtdifferenz für Güter nach Specialtarif A² 17 Pfg. pro 100 kg beträgt, unter Umständen die Konkurrenzfähigkeit eines Artikels recht günstig beeinflussen. Unabweisbare Forderung ist daher auch hier, dass die Bahn als Vollbahn und für den Schnellzugverkehr geeignet gebaut wird.

B. Wie muss die Stadt Braunschweig an das bestehende grosse Verkehrsnetz wieder angeschlossen werden?

Nichts ist bezeichnender für die untergeordnete Verkehrsstellung, welche der Stadt Braunschweig im deutschen Eisenbahnnetz eingeräumt ist, als die Verbindungslinien, durch welche dieselbe an die beiden grossen Hauptlinien angeschlossen ist, welche oberhalb und unterhalb in einer Entfernung von etwa 20 bzw. 25 km an Braunschweig vorbei von Osten nach Westen streichen. Auf ihre Benutzung ist der Braunschweiger bei seinen Reisen sowohl an den Rhein und in die südwestlichen Theile des Reiches, als auch in die nordöstlichen Gebiete vorzugsweise angewiesen. An die nördliche Linie Berlin-Stendal-Hannover-Minden führt in kürzester Strecke die Sekundärbahn Braunschweig-Isenbüttel, an die südliche Linie Berlin-Magdeburg-Börssum (bzw. Vienenburg-) Holzminden die nur von Personenzügen befahrene Strecke Braunschweig-Börssum-Vienenburg.

Zu welchen Konsequenzen diese Lähmung des Braunschweiger Verkehrs gerade an seinem End- und Ausgangspunkte führt, wollen wir durch einige Betrachtungen veranschaulichen.

Der Braunschweiger, der beispielsweise Vormittags in Düsseldorf, in Köln, oder zur Mittagszeit in Frankfurt a. M. zu sein wünscht, muss seine Vaterstadt 12⁰⁰ Uhr verlassen und trifft, da sein Zug auf sämtlichen Stationen der Strecke (darunter den Dörfern Rüningen, Leiferde, Hedwigsburg, Schladen!) zum Halten gebracht wird, erst 10² Uhr, also nach mehr als einstündiger Fahrt, in dem nur 37 km entfernten Vienenburg ein. Hier findet er erst nach einem Aufenthalte von 52 Minuten, nämlich 1⁵⁴ Uhr, den Anschluss an den Schnellzug Magdeburg-Holzminden über Halberstadt-Vienenburg. Er trifft in Kreiensen 2⁵⁵ Uhr ein, und kann, falls Düsseldorf oder Köln sein Reiseziel ist, die Fahrt 3⁰¹ Uhr fortsetzen; da-

gegen vergehen, bevor der Schnellzug nach Frankfurt a. M. zur Abfahrt gelangt, abermals 31 Minuten.

Ebenso wenig entsprechen die Verbindungen in umgekehrter Richtung den Verkehrsforderungen einer Grossstadt. Ein von Frankfurt a. M. 6⁰⁵ Uhr Vormittags abgehender Zug trifft 11⁵⁸ Uhr Mittags in Kreiensen und 1¹⁰ Uhr in Hannover ein. Im Anschluss an diesen Zug fährt 12⁰⁰ Uhr Mittags ein Zug von Kreiensen über Gandersheim bis Seesen, die Verbindung nach Braunschweig fehlt indessen.

Der Zug 12⁴⁰ Uhr Mittags ab Frankfurt a. M., der 6¹⁹ Uhr Abends in Kreiensen, 7³⁰ Uhr in Hannover eintrifft, hat zwar Anschluss nach Braunschweig, aber mit dem Unterschiede, dass die Fahrzeit nach Braunschweig 3 Stunden 14 Minuten gegenüber einer Fahrzeit von 1 Stunde 11 Minuten nach Hannover beträgt. Dabei ist die Entfernung von Kreiensen nach Hannover, die sich auf 68,8 km beläuft, nur um 15,5 km kleiner als die 84,3 km lange Strecke Kreiensen-Börssum-Braunschweig.

In demselben Verhältniss stehen die Fahrzeiten auch der übrigen auf den beiden verglichenen Strecken verkehrenden Züge zu einander.

Noch weit mangelhafter als diese Verbindungen mit der südlichen Linie ist der Anschluss an die grosse Verkehrslinie im Norden der Stadt.

Von den 7 Schnellzügen, welche auf der Strecke Hannover-Stendal-Berlin und in umgekehrter Richtung verkehren, halten allerdings auch 4 auf der Station Isenbüttel, aber nur bei einem einzigen von ihnen ist Rücksicht auf den Anschluss von und nach Braunschweig genommen, nämlich auf den Zug 7⁴⁵ Uhr ab Hannover und 8³⁸ Uhr ab Isenbüttel. Aber auch hier muss der Anschluss mit einem Aufenthalte von 36 Minuten in Isenbüttel erkauft werden. Der von Wittenberge und Stendal nach Braunschweig oder in umgekehrter Richtung reisende Passagier ist daher genöthigt, wenn er sich nicht einem mehrstündigen Aufenthalte in Isenbüttel und dem Sekundärbahnbetriebe der Strecke Gifhorn-Braunschweig aussetzen will, bis nach Lehrte weiterzufahren und dann fast ebenso weit wieder zurück über Peine nach Braunschweig.

Ein derartiger Zustand ist ganz unhaltbar; wir möchten auch bezweifeln, ob es in Deutschland eine zweite, ebenso betriebsame Stadt mit einer Bevölkerungsziffer von 126000 Seelen giebt, die in ähnlicher unzureichender Weise an den Durchgangsverkehr angeschlossen ist. Braunschweig hat wohl ein Recht darauf, zu beanspruchen, dass seine Bewohner, wenn sie die Schnellzüge nach Düsseldorf, Köln oder Frankfurt a. M. benutzen wollen, auch in Schnellzügen, die nur in Wolfenbüttel Station machen, an die grossen Verkehrslinien direkt bis Börssum bzw. Vienenburg herangeführt werden, und umgekehrt. Dasselbe gilt auch für die Strecke Braunschweig-Isenbüttel. Hier müssen die Anschlusszüge an die von Hannover nach Berlin gehenden Schnellzüge von den Lokalzügen gesondert und ohne Aufenthalt die

30 km direkt bis Isenbüttel durchgeführt werden. Erst so wird ein erträgliches Verhältniss möglich, und der Nutzen solcher Einrichtung wird nicht nur den Braunschweigern allein zufallen, sondern der durchgehende Verkehr wird die dadurch geschaffene kürzeste Verbindung zwischen den beiden von Osten nach Westen streichenden Hauptlinien für sich ebenfalls nutzbar machen.

V. Besondere Wünsche.

1. Bessere Verbindungen mit der Landeshauptstadt.

Die zerstückelte Lage des Braunschweigischen Landes erschwert in hohem Grade die nothwendige Konzentration. Der geringe Umfang des Landes lässt eine Decentralisation nicht zu, die auch schon aus dem Grunde undurchführbar wäre, weil gegenüber der Stadt Braunschweig mit einer Bevölkerungsziffer von 126000 Einwohnern alle übrigen Städte des Landes, von denen keine einzige die Einwohnerzahl von 20000 erreicht, zu stark zurücktreten. Alle oberen Instanzen der Verwaltung und der Rechtspflege haben daher in der Stadt Braunschweig ihren Sitz; die Schwurgerichtsverhandlungen, die öffentlichen Prüfungen, die Steuereinschätzungsrevisionen, die Sitzungen der Interessenvertretungen von Handel, Industrie, Handwerk und Landwirthschaft finden ausschliesslich hier statt; die Oberpostdirektion, die Reichsbankstelle, die Eisenbahnbetriebsinspektion, die Steuereinschätzung und alle sonstigen, dem Verkehre dienenden Organe befinden sich ebenfalls in der Stadt Braunschweig. Bei dieser starken Centralisation des gesammten Staatslebens einerseits und der weit verstreuten Lage der einzelnen Landestheile andererseits kommt viel darauf an, dass die Landeshauptstadt möglichst rasch und bequem von den verschiedenen Bahnstationen des Landes erreicht werden kann. In dieser Beziehung kann die Preussische Eisenbahnverwaltung die Aufgaben unserer allgemeinen Landesverwaltung in hohem Maasse erleichtern helfen, wenn sie unter Berücksichtigung der vorerwähnten besonderen Verhältnisse unseres Landes die Braunschweigischen Fahrpläne entsprechend revidiren würde.

Die Nothwendigkeit einer solchen Revision wollen wir hier, um nicht zu weitläufig zu sein, nur durch einige Beispiele belegen:

So werden die Bewohner des mittleren Haupttheiles des Herzogthums, z. B. die Bürger von Holzminden oder Gandersheim, die in amtlichen An-

gelegenheiten oder sonstigen Geschäften zu einer Reise nach der Landeshauptstadt genöthigt sind und dort noch Vormittags eintreffen müssen, stets den sehr frühen und darum unbequemen Zug 5²⁵ Uhr ab Holzminden benutzen müssen, der 9²⁰ Uhr in Braunschweig eintrifft. Der zweite Zug, der Holzminden 7⁴² Uhr verlässt, trifft in Folge seiner geringen Fahrgeschwindigkeit, eines Aufenthaltes von 31 Minuten in Kreiensen und von 10 Minuten in Seesen erst um 10² Uhr Nachmittags in der Hauptstadt ein, für die Erledigung der meisten amtlichen Geschäfte also viel zu spät.

Der Einwohner von Holzminden, der von Kreiensen ab den Anschluss-Personenzug nach Hannover, ab Kreiensen 9⁰⁴ Uhr, benutzt und den Umweg über Hildesheim nicht scheut, hat wenigstens den Vortheil, schon um 12²⁰ Uhr in Braunschweig einzutreffen. Er muss jedoch seine Absicht, über Hildesheim zu fahren, schon in Holzminden beim Lösen der Fahrkarte kundgeben, damit ein Vermerk: »Gültig über Hildesheim ohne Fahrunterbrechung«, ohne welchen die Wahl der schnelleren Verbindung in Kreiensen nicht statthaft ist, auf der Fahrkarte gemacht werde. Da diese Bestimmung meist unbekannt ist und eine Erschwerung bedeutet, so ist der Wunsch wohl berechtigt, dass die Fahrkarten, welche in Holzminden nach Braunschweig verausgabt werden, unbedingte Gültigkeit auch für die Fahrt über Hildesheim erlangen.

Nicht minder ungünstig ist Holzminden auch bezüglich seiner Rückverbindung mit Braunschweig gestellt. Der letzte Zug nach Holzminden verlässt Braunschweig bereits 6⁴⁵ Uhr Abends. Es fährt freilich noch ein Personenzug über Börssum-Seesen-Kreiensen um 9⁴⁵ Uhr Abends aus Braunschweig ab, aber dieser Zug endigt wenige Stationen vor Holzminden, in Kreiensen 12³⁰ Uhr Nachts. Die Durchführung dieses Zuges bis Holzminden würde nicht nur die Rückverbindung von Braunschweig nach Holzminden erheblich verbessern, sondern auch noch andere gute Anschlüsse vom Harz und von Hannover her ermöglichen.

Was die Schnellzüge anbetrifft, welche auf der Strecke Börssum bzw. Vienenburg-Seesen-Holzminden verkehren, so sind diese so gelegt, dass sie für den engeren Verkehr der westlichen Braunschweigischen Kreisstädte mit der Hauptstadt kaum in Betracht gezogen werden können.

Die Verbindungen zwischen Braunschweig und dem Kreise Blankenburg lassen ebenfalls viel zu wünschen übrig. Trotzdem die Entfernung nur 93 km beträgt, nimmt eine Reise von Blankenburg nach Braunschweig und umgekehrt so viel Zeit in Anspruch, dass die Einwohner in ausseramtlichen Angelegenheiten sich lieber nach Magdeburg wenden, da eine Reise dorthin nicht mit einem solchen Zeitverluste verknüpft ist. Die Fahrzeit von und nach Braunschweig beträgt bei den meisten Zügen mehr als 3¹/₂ Stunden.

Je näher die Kreisstädte der Hauptstadt gelegen sind, desto stärker ist naturgemäss auch das Verkehrsbedürniss zwischen beiden, und um so schmerzlicher wird der Mangel an Verbindungen empfunden, die dieses Bedürfniss befriedigen.

Seit Jahren schon beantragt Königslutter die Einlegung eines späten Abend- oder Nachtzuges, da der letzte Zug nach der Hauptstadt bereits um

8⁵⁵ Uhr Abends Königslutter verlässt. Der Antrag ist indessen ebenso erfolglos geblieben wie die Bitten der kleineren Stationen um eine zweite Morgenverbindung mit der Landeshauptstadt, obwohl man das Verlangen der Stadt Helmstedt und der kleineren zwischen Braunschweig und Helmstedt belegenen Stationen, nach der zugehörigen Hauptstadt die gleichen guten Verbindungen zu erhalten, welche ihnen nach dem 9 km weiter entfernten Magdeburg schon seit Jahren gewährt sind, nicht als unbillig bezeichnen wird.

Gänzlich unzulänglich ist auch die Verbindung zwischen der Stadt Schöningen und der Landeshauptstadt, die nur 53 km von einander entfernt sind. Die Vormittags um 7²⁹ Uhr und 11²⁰ Uhr von Schöningen abgehenden Züge haben zwar nur einen Aufenthalt von 16 Minuten bzw. von 10 Minuten in Börssum und 6 Minuten in Jerxheim; dagegen hält der Nachmittagszug ab Schöningen 2⁵³ Uhr 43 Minuten in Jerxheim und 42 Minuten in Börssum. Die Züge, welche in umgekehrter Richtung den Verkehr vermitteln, zwingen den Reisenden ebenfalls zu lästigem Aufenthalt. Der Morgen-Personenzug ab Braunschweig 7⁵⁰ Uhr Morgens trifft in Folge eines Aufenthaltes von 34 Minuten in Börssum erst 9⁵⁷ Uhr, also nach 2 Stunden 7 Minuten in Schöningen ein. Der Abendzug, ab Braunschweig 6⁴⁵ Uhr, der letzte, welcher abgelassen wird, verurtheilt den Reisenden sogar zu einem Aufenthalte von 1 Stunde 30 Minuten in Börssum. Die Einlegung eines späteren, von Braunschweig abgehenden Zuges würde einen seit langen Jahren gehegten Wunsch erfüllen und der Preussischen Eisenbahn-Verwaltung den Dank der Schöninger sichern.

Die Frage der nicht ausreichenden Eisenbahnverbindungen mit der Landeshauptstadt hat übrigens noch eine andere, nicht minder ernste Seite. Wenn, wie es thatsächlich der Fall ist, z. B. der Holzmindener und Gandersheimer bequemer und rascher nach der ebenso weit entfernten Stadt Hannover als wie nach seiner eigenen Landeshauptstadt gelangen kann, wird er in seinen gewerblichen Beziehungen mehr und mehr dort anstatt in seinem natürlichen Verkehrscentrum Anschluss suchen. Das kaufende Publikum wird auf diese Weise von den Braunschweiger Verkaufsstellen abgelenkt und geradezu gezwungen, seine Einkäufe in Hannover zu decken. Wir sind nicht so engherzig, der Stadt Hannover eine weitere Entwicklung ihres blühenden Handels zu missgönnen, aber wir müssen dagegen Verwahrung einlegen, wenn dieser Aufschwung auf Kosten unserer eigenen Entwicklung durch einseitige Verkehrsbegünstigungen hervorgerufen und der Verkehr der Kleinstädte und Ortschaften unseres Landes von der Landeshauptstadt fort- und in die Nachbarstädte Magdeburg und Hannover hinübergeleitet wird. Man lasse den Braunschweigischen

Städten ihre guten Verbindungen mit der Stadt Hannover, aber es ist nicht nöthig, dass dies auf Kosten ihrer natürlichen und in erster Linie in Betracht kommenden Verbindung mit unserer Landeshauptstadt geschieht.

2. Bessere Verbindungen mit der Reichshauptstadt.

Der Wunsch der Braunschweiger Bevölkerung, eine bessere Rückfahrverbindung von Berlin zu erhalten, ist von uns schon wiederholt, aber leider vergeblich geäußert worden, so dass wir genöthigt sind, ihn an dieser Stelle noch einmal eingehend zu begründen.

Abgesehen von dem D-Zuge, ab Berlin 15 Uhr Nachmittags, der nur I. und II. Klasse führt und daher überdies nur von einem Theile der Reisenden benutzt werden kann, besitzt Braunschweig keine dem regen Geschäftsverkehr mit der Reichshauptstadt einigermaßen Rechnung tragende Rückverbindung für den Spätnachmittag oder Abend. Denn der einzige annehmbare Zug, der Berlin 7³⁰ verlässt, trifft, in Folge eines $1\frac{3}{4}$ stündigen Aufenthaltes in Magdeburg, fahrplanmässig erst 12⁵⁷ Nachts, der Regel nach aber noch mit einer weiteren Verspätung in Braunschweig ein.

Begreiflicher Weise hat aber der grösste Theil der in Berlin verkehrenden Geschäftsleute den sehnlichen Wunsch, nach Erledigung ihrer Geschäfte am Abend wieder zurück zu reisen, ein Wunsch, der unseres Erachtens berechtigten Anspruch auf Erfüllung hat und dessen Berechtigung auch im Bezirks-Eisenbahnrathe rückhaltlos anerkannt ist.

Der Einwand, dass in Braunschweig durchschnittlich täglich nur zehn Rückfahrkarten nach Berlin zur Ausgabe gelangen und ein Bedürfniss für Einlegung einer neuen Schnellzugsverbindung daher nicht anzuerkennen sei, kann als stichhaltig nicht angesehen werden. Denn abgesehen davon, dass folgerichtig auch die nach den Stationen vor und hinter Berlin verausgabten Fahrkarten mit hinzugerechnet werden müssten, wird die Preussische Eisenbahnverwaltung doch wohl zugeben, dass zwischen Preussischen Stationen auch manche Züge mit geringerer Durchschnittsfrequenz, als die Stadt Braunschweig aufzuweisen hat, seit Jahr und Tag laufen. Im Uebrigen wird man hierbei auch nicht ausser Betracht

lassen dürfen, dass eine schlechte, d. h. mangelhafte Verbindung, den Verkehr ebenso sehr zurückhält, wie eine gute denselben fördert und entwickelt.

3. Billige und rasche Verbindungen mit dem Harze.

Es ist kein Zufall gewesen, dass Braunschweigs erste Eisenbahn diejenige nach Harzburg gewesen ist. Diese dem Alter nach in Deutschland dritte Eisenbahnlinie (nur die Strecken Nürnberg-Fürth und Leipzig-Dresden sind ihr vorausgegangen) hatte neben ihrer allgemeinen gewerblichen Bedeutung besonders auch die Bestimmung, die Braunschweiger leicht und schnell in Gottes freie Natur zu bringen und ihre Lungen mit der frischen Gebirgsluft zu füllen. Die Bevölkerung unseres Landes hat einen ausgesprochenen Sinn für die Erholung, wie sie die Bewegung in Feld und Wald und namentlich in den Bergen bietet. Die Asse, der Elm, der Solling, die Lichtenberge werden von den umliegenden Ortschaften stark besucht, die im Walde gelegenen Ausflugsorte in der Umgegend von Braunschweig sind an schönen Frühlings-, Sommer- und Herbsttagen geradezu überfüllt. Die grösste Anziehungskraft übt erklärlicher Weise der Harz mit seinen unvergleichlicher Schönheiten und seiner, die ermüdeten Nerven wieder neu belebenden Frische aus. Der Braunschweiger hat es daher von jeher als sein natürliches Recht angesehen, alljährlich, so oft es ihm seine Mittel und seine Zeit nur erlauben, an den Sonntagen und freien Wochentagen mit seiner ganzen Familie in den ihm so nahe gelegenen Harzer Bergen Erquickung und Erfrischung zu suchen. Von einem höheren Gesichtspunkte aus muss diese Tendenz durchaus gefördert werden. Es gereicht dem Lande nur zum Segen, wenn seine Bevölkerung die freie Zeit und das überschüssende Geld in einer Form verwendet, die dem Einzelnen in körperlicher und ethischer Beziehung förderlich ist. Würden heute die Braunschweiger über die ihr Land durchkreuzenden Zufuhrlinien zum Harze freie Bestimmung haben, so würden sie unseres Erachtens es schon längst durchgesetzt haben, dass auch den minder bemittelten Klassen ein häufiger Besuch des Harzes ermöglicht würde. Da wir diese freie Bestimmung heute aber nicht mehr besitzen, können

wir unsere seit Jahren geäusserten Wünsche der Preussischen Eisenbahnverwaltung nur noch einmal aufs Dringlichste ans Herz legen.

Wer mit den Verhältnissen einigermaassen vertraut ist, wird zugeben müssen, dass die gegenwärtigen Erleichterungen, die doch, von wenigen Sonderzügen nach Thale abgesehen, nur in der Ausgabe von den sogenannten zur Hin- und Rückfahrt berechtigenden Sonntagskarten zum einfachen Fahrpreise bestehen, in Wirklichkeit nur einem kleinen Bruchtheile der Bevölkerung, aber nicht den Massen zu Gute kommen, die deren am meisten bedürftig sind. Wenn eine kleine Bürgerfamilie, aus vier Köpfen bestehend, für die blossen Hin- und Rückfahrt von Braunschweig nach Harzburg 7,20 Mk. ausgeben muss, so ist dies für sie ein Opfer, das sie im Laufe des Jahres wohl ein bis zwei Male, aber nicht gut öfter zu bringen vermag. Hier muss das gleiche Prinzip Anwendung finden, wie es im Nachbarverkehr der Grossstädte, insbesondere Berlins, erfolgreich durchgeführt ist, und der Fahrpreis mindestens für den Sommer auf den nur irgend angängigen Stand ermässigt werden. Dass die Preussische Eisenbahnverwaltung durch eine solche Maassnahme keinen Einnahmeausfall erleiden, sondern durch den gesteigerten Verkehr zum Mindesten einen vollen Ausgleich erhalten würde, erscheint uns unzweifelhaft. Was in dieser Beziehung der niedrige Fahrpreis vermag, hat sich bei der elektrischen Bahnanlage von Braunschweig nach Wolfenbüttel zur Genüge herausgestellt.

Mit keiner Maassnahme würde sich jedenfalls die Preussische Eisenbahnverwaltung in einem solchen Maasse den Dank eines so grossen Theiles der Braunschweigischen Bevölkerung verdienen, als durch eine derartige Erleichterung und Verbilligung des Harzverkehrs, und wir glauben auch, dass Braunschweig einen Anspruch darauf hat, in dieser Beziehung künftig nicht mehr ungünstiger behandelt zu werden, wie Magdeburg und andere Preussische Städte.

A. Die für Magdeburg gewährten besonderen Reisevergünstigungen nach dem Harze im Sonntagsverkehr.

Die Stadt Magdeburg besitzt in ihren Verbindungen mit dem Harze während des Sommers gegenüber Braunschweig zunächst den grossen Vorzug, dass in der Zeit vom 11. Mai bis 17. September an allen Sonn- und

Feiertagen Vormittags von 6 $\frac{1}{2}$ bis 7 Uhr zwei Sonderpersonenzüge nach Thale bzw. nach Ilsenburg und Blankenburg abgelassen werden. In der Zeit vom 21. Mai bis 13. August tritt noch ein dritter Sonderzug nach Thale hinzu, der Magdeburg um 5 $\frac{45}{60}$ Uhr Morgens verlässt. Die Rückfahrt muss an demselben Tage stattfinden, und zwar in Magdeburg an Abends um 9 $\frac{44}{60}$ Uhr und 10 $\frac{24}{60}$ Uhr bzw. um 10 $\frac{4}{60}$ Uhr. Die Entfernung beträgt:

von Magdeburg nach Thale	87 km
» » » Ilsenburg	92 »
» » » Blankenburg	78 »

Der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt nach den genannten Stationen stellt sich für:

I. Klasse auf	4 Mk.
II. » »	3 »
III. » »	2 »

demnach ca. 2,4 Pfg. pro km III. Klasse.

Abgesehen von diesen Zügen, die vom 11. Mai bis 17. September bzw. vom 21. Mai bis 13. August **an allen Sonn- und Festtagen** abgelassen werden, verkehren während des Sommers an bestimmten Tagen auch noch andere Züge, und zwar:

a) Zwischen Magdeburg und Ballenstedt (mit Anhalten des Zuges in Oschersleben) am 14. Mai, am 4. und 18. Juni, am 9. und 23. Juli, am 6. und 20. August. Abfahrt Magdeburg H 6 $\frac{45}{60}$ Uhr Morgens, Ankunft Magdeburg H 9 $\frac{54}{60}$ Uhr Abends. Der Fahrpreis für die Rückfahrkarte nach dem 86 km entfernten Ballenstedt beträgt:

I. Klasse	4 Mk.
II. »	3 »
III. »	2 »

b) Zwischen Magdeburg und Harzburg mit Anhalten des Zuges in Eilsleben, am 28. Mai, am 11. und 25. Juni, am 16. und 30. Juli, am 13. und 27. August. Abfahrt Magdeburg H 5 $\frac{45}{60}$ Uhr Morgens, Ankunft Magdeburg 10 $\frac{30}{60}$ Uhr Abends. Der Fahrpreis der Rückfahrkarte nach dem 103 km entfernten Harzburg beträgt:

II. Klasse	3,50 Mk.
III. »	2,25 »

pro km demnach **2,2 Pfg. III. Klasse.**

B. Die für die Stadt Braunschweig gewährten Reisevergünstigungen nach dem Harze.

Von Braunschweig werden mit Anhalten in Wolfenbüttel lediglich nach Thale **während des ganzen Sommers vier Züge** abgelassen, und zwar am 14. Mai, am 18. Juni, am 23. Juli und am 20. August. Abfahrt 6 $\frac{45}{60}$ Uhr, Ankunft 11 $\frac{53}{60}$ Uhr. Der Preis für die 102 km lange Strecke nach Thale beträgt bei der Benutzung dieser Züge für die Rückfahrkarte

II. Klasse	4,50 Mk.
III. »	3,50 »

pro km demnach etwa **3,5 Pfg. III. Klasse.**

Allerdings wird während des Sommers vom 11. Mai bis 17. September an allen Sonn- und Festtagen ein Sonderzug nach Harzburg abgelassen.

Braunschweig ab Morgens 6⁴⁵ Uhr; der Fahrpreis ist indessen ebenso hoch wie für die übrigen Sonntagskarten mit eintägiger Gültigkeit, welche während des ganzen Jahres verausgabt werden.

Während der Magdeburger für eine Rückfahrkarte III. Klasse nach Ilsenburg, welches 91 km entfernt liegt, 2 Mk. zahlt, hat der Braunschweiger, der nach Ilsenburg nur 58 km zurückzulegen hat, 2,40 Mk. zu entrichten.

C. Die anderweitigen Vergünstigungen Magdeburgs im Sonntagsverkehr.

Die Begünstigungen Magdeburgs im Sonntagsverkehr erstrecken sich indessen nicht nur auf den Harz. Auch die Waldungen in der Nähe von Helmstedt sind an allen Sonn- und Festtagen im Jahre für den Magdeburger billiger zu erreichen als für den Braunschweiger, trotz seiner näheren Lage.

Der Preis einer Rückfahrkarte von Magdeburg nach Helmstedt beträgt nämlich bei einer Entfernung von 48 km II. Klasse 2,25 Mk., III. Klasse 1,50 Mk., während man von Braunschweig für die nur 39 km lange Strecke Braunschweig-Helmstedt II. Klasse 2,40 Mk., III. Klasse 1,60 Mk. bezahlt. Wäre der Fahrpreis von Braunschweig nach Helmstedt nach demselben Verhältniss berechnet, so würde man für II. Klasse 1,80 Mk. statt 2,40 Mk., für III. Klasse 1,20 Mk. statt 1,60 Mk. zu entrichten haben.

D. Die für mehrtägige Harzreisen bestehenden Vergünstigungen Braunschweigs, verglichen mit den den Städten Magdeburg Hannover, Berlin u. s. w. gewährten Erleichterungen.

Ebenso ungünstig stellen sich für Braunschweig im Vergleich mit Magdeburg und anderen Städten die Preise für Harzkarten mit zehn- und mehrtägiger Gültigkeitsdauer, ganz abgesehen von dem Umstande, dass von Magdeburg und Hannover nach einer grösseren Anzahl von Stationen solche Karten verausgabt werden.

Sommerkarten in den Harz mit zehntägiger Gültigkeitsdauer ohne Freigepäck werden in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September zu nachstehenden Preisen nach den genannten Stationen und zurück beliebig von einer der Stationen verausgabt:

Station	Entfernung von Magdeburg aus km	Preis			Entfernung von Braunschw. aus km	Preis		
		I Mk.	II Mk.	III Mk.		I Mk.	II Mk.	III Mk.
1. Ballenstedt . . .	77	10	7,40	5,20	108	—	8,10	6,—
2. Thale.	87				102			
3. Blankenburg . .	77				93			
4. Ilsenburg	92				59			
5. Harzburg	103				45			
6. Goslar	108				50			
Summa	544				457			

Nun kann aber unseres Erachtens bei der Berechnung des Preises für derartige Karten nur die mittlere Entfernung zu Grunde gelegt werden. Dieselbe beträgt für Magdeburg im Mittel 91 km, für Braunschweig dagegen nur 76 km. Dessen ungeachtet hat der Braunschweiger 6 Mk. für eine Karte III. Klasse zu entrichten, die der Magdeburger für 5,20 Mk. lösen kann. Der Fahrpreis, der für den Magdeburger 5,7 Pfg. beträgt, stellt sich für den Braunschweiger auf 7,9 Pfg., so dass der Braunschweiger statt einer Fahrkarte mit zehntägiger Gültigkeit im Durchschnitt vorteilhafter für die Hinfahrt und für die Rückfahrt eine einfache Fahrkarte löst, da er in diesem Falle wenigstens noch den Anspruch auf 25 kg Freigepäck erheben kann.

Ausser den Sommerkarten nach den genannten sechs Stationen werden in Magdeburg auch noch Fahrkarten mit fünfundvierzigstägiger Gültigkeit nach Herzberg oder Lauterberg oder St. Andreasberg oder Sachsa ausgegeben zum Preise von 21,80 Mk., 16,80 Mk. und 10,90 Mk. für I., II. und III. Klasse, ferner Rückfahrkarten mit zehntägiger Gültigkeit nach Thale und zurück, und endlich eben solche Karten nach Clausthal-Zellerfeld mit zulässiger Rückfahrt auch von Goslar, Harzburg, Ilsenburg, Blankenburg Thale oder Ballenstedt.

Der Fahrpreis nach dem ca. 145 km entfernten Clausthal beträgt für II. Klasse 9,40 Mk., für III. Klasse 7 Mk., pro km III. Klasse demnach 4,8 Pfg. Für Braunschweig sind solche Erleichterungen nicht vorgesehen.

Wie Magdeburg, so sind auch zahlreiche andere Städte in Bezug auf Erholungsreisen im Harz günstiger gestellt als Braunschweig.

In Berlin werden Sommerkarten mit zehntägiger Gültigkeit nach den Stationen Ballenstedt, Thale, Blankenburg, Ilsenburg, Harzburg oder Goslar zum Preise von 24 Mk. für I. Klasse, von 17 Mk. für II. Klasse und von 12 Mk. für III. Klasse ausgegeben. Die durchschnittliche Entfernung beträgt ca. 230 km, ist also um das Dreifache grösser als die von Braunschweig, während der Fahrpreis nur das Doppelte beträgt.

In ähnlicher günstiger Lage befindet sich auch Hannover der Stadt Braunschweig gegenüber, indem beispielsweise der Hannoveraner über Hildesheim oder Braunschweig nach Harzburg, Goslar oder Oker fahren und nach zehn Tagen von Walkenried, Scharzfeld, Lauterberg, St. Andreasberg oder Herzberg über Northeim, Kreiensen oder Osterode, Seesen, Ringelheim, Hildesheim zurückkehren kann für 6,60 Mk. III. Klasse.

Der bei den ehemaligen Privatbahnen vielfach durchgeführte Grundsatz, die Verkehrsmittel in weitgehendem Maasse in den Dienst der Erholung suchenden Bevölkerung zu stellen, ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg für unsere Nachbarstadt Magdeburg beibehalten, ja neuerdings auch noch auf die vor wenigen Jahren eröffnete Staatsbahnstrecke nach Ilsenburg eingeführt worden.

Will die Preussische Eisenbahnverwaltung den im Harze Erholung suchenden Braunschweiger nicht ungünstiger stellen als

den Magdeburger, so wird sie ihm in erster Linie denselben Kilometerpreis für die III. Wagenklasse einräumen müssen, welche der Stadt Magdeburg zugestanden ist, d. h. sie wird für die Hin- und Rückfahrt von Braunschweig nach Harzburg Sonntagsbillets zum Preise von ca. 1 Mk. ausgeben müssen. Dieser Vergünstigung müssten in entsprechendem Maasse auch die Städte Wolfenbüttel und Helmstedt theilhaftig werden. Im gleichen Maasse ist aber auch eine Abkürzung der Fahrzeit für den Verkehr mit dem Harze, wenigstens für einige Züge am Tage, unbedingt nothwendig. Es ist doch wirklich durch die Verhältnisse nicht gerechtfertigt, dass die Braunschweiger, wenn sie jetzt Morgens zu ihrer Erholung so rasch wie möglich in den Harz zu gelangen suchen, oder am Abend von dorthier ermüdet zurückkehren, auf sieben Stationen dieser kleinen Strecke Halt machen müssen und noch dazu zumeist auf Stationen von untergeordneter Bedeutung. Die Verspätungen, die gewohnheitsmässig hierdurch, sowie durch den Umstand, dass auf der so verkehrsreichen kurzen Strecke von Harzburg nach Vienenburg nur ein Gleis besteht, verursacht werden, machen sich in einer beinahe unerträglichen Weise fühlbar. Wir meinen, der Grundsatz, den die Königliche Eisenbahndirektion in ihrem kürzlich an uns gerichteten Schreiben zum Ausdruck gebracht hat, »die Bewohner der Stadt Magdeburg müssten Gelegenheit zur schnelleren Erreichung des Harzes haben«, sollte auch in vollem Maasse auf die Interessen der Braunschweiger Bevölkerung Anwendung finden.

Dass die jetzige ungleichmässige Behandlung die Braunschweiger verletzen muss, wird man ihnen nachfühlen. Dies trifft aber nicht nur für das Verhältniss der Städte Braunschweig, bezw. Wolfenbüttel und Magdeburg, sondern auch für das der kleinen Preussischen Station Eilsleben und der Braunschweigischen Stadt Schöningen zu. Die von Magdeburg nach dem Harze fahrenden Extrazüge nehmen auch in dem Dorfe Eilsleben Passagiere auf, und zwar zu dem billigen Fahrpreise von 3,50 Mk. für die II. Klasse und 2,50 Mk. für die III. Klasse, das auf der Route ebenfalls an einem Knotenpunkt gelegene Braunschweigische Städtchen Schöningen sieht diese Harzzüge an sich vorüberfahren, und seine Bewohner müssen, wenn sie nach Harzburg fahren wollen, obwohl sie dem Harze um 19 km näher sind, einen Fahrpreis von 5,10 Mk. bezw. 3,40 Mk. entrichten. Die Bitte, den Schöningern doch auch Antheil an dieser Verkehrserleichterung zu geben, wurde erst kürzlich von der Magdeburger Eisenbahndirektion mit der Begründung abschlägig beschieden, dass durch ein Haltenlassen der Züge in

Schöningen der angestrebte Zweck, **der Stadt Magdeburg** Gelegenheit zu schnellerer Erreichung von Harzburg zu geben, verloren gehen würde. Wir meinen, entweder erkennt man das Prinzip an, dass nur den grösseren Städten bequeme und billige Gelegenheit, den Harz aufzusuchen, gegeben wird, dann sollte man dieses Prinzip auch auf die Stadt Braunschweig anwenden, oder aber man lässt Ausnahmen zu, und dann liegt keine Veranlassung vor, die Braunschweigische Stadt Schöningen hinter das Preussische Dorf Eilsleben zurückzustellen. Der den Schöningern als Kompensation für die Ablehnung gebotene Ausgleich »bei rechtzeitiger Anmeldung einer grösseren Anzahl von Reisenden ausnahmsweise an bestimmt zu bezeichnenden Tagen den Sonderzug in Schöningen halten zu lassen«, kann in dieser Hinsicht nicht als Ausgleich dienen, da er ebensowohl auf die Station Eilsleben Anwendung finden könnte. Uebrigens reisen die im Harze Erholung Suchenden der Regel nach nicht in grösseren Trupps. Auch der Hinweis, dass die Schöninger durch Entnahme von 30 Billets sich die Reisekosten ermässigen können, ein Hinweis, der ebenso sehr auch den Magdeburgern und Eilslebern gegenüber zutreffen würde, kann aus dem gleichen Grunde nicht als ein Zeichen wohlwollender Beurtheilung der Sachlage angesehen werden.

4. Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse.

Wir müssen an dieser Stelle noch einmal auf die von uns bereits erwähnten unzureichenden Bahnhofsverhältnisse in Wolfenbüttel zurückkommen, weil wir eine Abhilfe im Interesse der Verkehrssicherheit für nicht mehr aufschiebbar halten.

Wir wollen hier nicht auf die ganz unzulängliche Einrichtung des Empfangsgebäudes, das für eine Stadt von fast 20000 Einwohnern nicht mehr ausreichend ist, eingehen, wir halten uns vielmehr für verpflichtet, nachdem unsere und der Stadt Wolfenbüttel Vorstellungen seither vergeblich gewesen sind, den Ernst der Frage noch einmal öffentlich zur Sprache zu bringen.

Die Stadt Wolfenbüttel ist durch die Bahn in zwei ungleiche Theile getheilt; der kleinere, hauptsächlich von Fabriken besetzte Theil, der sogenannte Harzthorbezirk, liegt jenseits der Bahn an der nach Goslar führenden Strasse. Dieser Stadttheil entwickelt sich in stetiger Folge, da neue gewerbliche Anlagen wegen des Güteranschlusses denselben bevorzugen. Die Arbeiter, welche in diesen Fabriken beschäftigt sind, wohnen dagegen fast ausschliesslich in der eigentlichen Stadt, da sich im Harzthorbezirke bislang nur verhältnissmässig wenige Arbeiterwohnungen befinden. In Folge hiervon ist der Verkehr zwischen diesen beiden

Stadttheilen über den Bahnhof hinweg ein sehr starker, und er wird in der Folge noch weiter zunehmen, wenn weitere Anlagen, wie z. B. ein städtisches Schlachthaus, im Harzthorbezirke entstehen.

Schon heute passiren, nach amtlich angestellten Erhebungen, täglich das breite Schienenfeld des Bahnhofes:

500 bis 600 Lastfuhrwerke,
40 bis 50 Lohnfuhrwerke,
100 bis 200 Stück Vieh,
150 bis 200 Handwagen,
4000 bis 5000 Personen.

Eine Ueberführung des Verkehrs oder besser noch eine Unterführung unter das im Niveau alsdann zu hebende Schienengelände erscheint uns bei diesem Umfange des Verkehrs als eine unabweisbare Forderung. Auch die Bahnhofsverhältnisse anderer Braunschweigischer Städte sind zum Theil noch recht unbefriedigend. So bedürfen namentlich die Missstände in den Uebergangsverhältnissen auf dem Bahnhofe Holzminden dringend der Abhilfe.

VI. Schluss.

Wir haben in unseren vorstehenden Ausführungen darzulegen versucht, nach welchen Richtungen hin die Eisenbahnverkehrsverhältnisse unseres Landes eine weitere Ausgestaltung nothwendig machen. Wir geben uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, dass die Preussische Eisenbahnverwaltung unseren Darlegungen diejenige wohlwollende Aufmerksamkeit entgegenbringen wird, welche den engen freundnachbarlichen und durch den Eisenbahnvertrag von 1884 gefestigten Beziehungen Preussens und Braunschweigs entspricht. Braunschweig hat seiner Zeit die vertragsmässige Zusage erhalten, dass seine volkswirtschaftlichen und Verkehrsinteressen durch den Uebergang seiner Eisenbahnen auf Preussen nicht benachtheiligt werden sollten, im Gegentheil sprach die Finanzkommission unserer Landesversammlung in ihrem am 7. Juni 1884 der letzteren erstatteten Berichte die Zuversicht aus, »dass bei der anerkannt ausgezeichneten Leitung des Königlich Preussischen Eisenbahnwesens die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen des Herzogthums Braunschweig einer grossen

Förderung entgegensehen dürften«. Wenn sich diese Erwartung seither thatsächlich noch nicht in befriedigendem Maasse erfüllt hat, so hat dies wohl zum Theil in Verhältnissen gelegen, welche der Preussischen Eisenbahnverwaltung nicht zur Last gelegt werden können, zum anderen Theil kann aber wohl kein Zweifel darüber bestehen, dass die Preussische Eisenbahnverwaltung es sehr wohl in der Hand gehabt hätte, die im Vorstehenden gekennzeichneten ungünstigen Verkehrsverschiebungen durch eine den Lebensinteressen unseres Landes mehr entgegenkommende Eisenbahnpolitik in entsprechender Weise auszugleichen. Sie wird sich der Aufgabe nicht entziehen können, nach dieser Richtung hin künftigen Bedürfnissen unseres Landes mehr Rechnung zu tragen. Wir haben es jedenfalls für unsere Pflicht gehalten, unsererseits diejenigen Gesichtspunkte hervorzuheben, die für die Beurtheilung und Entwicklung unserer Verkehrsinteressen als Richtschnur zu dienen vermögen, und glauben, dass der Preussischen Eisenbahnverwaltung selbst damit am besten gedient sein wird, aus einem Lande, dessen Verkehrsinteressen ihr anvertraut sind, ein derartiges grundlegendes Material zu erhalten.

Wir werden uns der Verpflichtung, der Preussischen Eisenbahnverwaltung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nach unseren Kräften behilflich zu sein, auch in der Zukunft nicht entziehen, sondern in regelmässigen Zwischenräumen über die Verkehrsentwicklung unseres Landes weiter berichten.

Wenn, wie wir mit Zuversicht erwarten, die Preussische Eisenbahnverwaltung die hier vorliegende Ausarbeitung in diesem Sinne entgegennimmt und ihr die entsprechende Beachtung schenken wird, so versprechen wir uns hiervon nicht nur eine mächtige Förderung unserer Landesinteressen, sondern auch eine weitere Stärkung und Belebung der freundschaftlichen Beziehungen, die von jeher zwischen den beiden so eng mit einander verwachsenen Bundesstaaten bestanden haben.

Anlagen.

- A. Uebersicht über die Stellung der Stadt Braunschweig im durchgehenden Eisenbahnverkehr.

(Ausschnitt aus der Fahrplankarte von Europa. Sommerausgabe 1899. Verlag von K. Siegismund, Berlin SW.)

- B. Chronologische Uebersicht über die Ausgestaltung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes.

- C. Graphische Darstellung des zahlenmässigen Verhältnisses der von den Stationen Magdeburg, Hannover und Braunschweig täglich abfahrenden Züge.

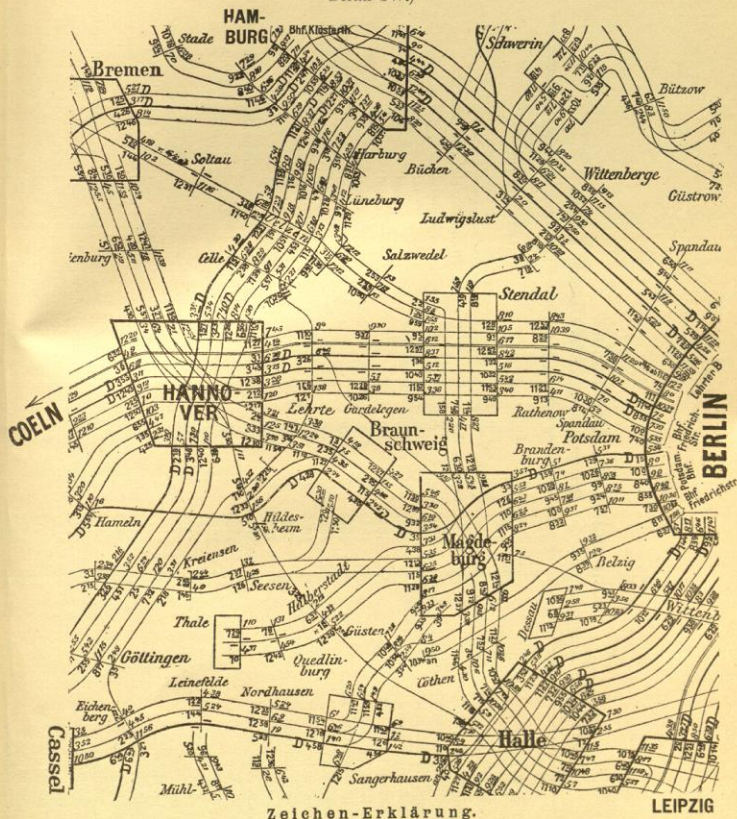
(Zusammengestellt unter Benutzung von Möller's und König's Kursbüchern nach dem Stande von Juni 1868 und Mai 1899.)

- D. 1 bis 8. Graphische Darstellung der historischen Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Braunschweig.
-

Uebersicht

über die Stellung der Stadt Braunschweig im durchgehenden Eisenbahnverkehr.

(Ausschnitt aus der Fahrplankarte von Europa, Sommer-Ausgabe 1899. Verlag von Karl Siegmund, Berlin SW.)



Jede Linie enthält auf beiden Seiten eine Bahnzug- bzw. Dampfschiffverbindung zwischen den bezeichneten Orten in beiden Richtungen. Die auf den Linien stehenden Zeitangaben (schräge Zahlen) sind von links nach rechts zu lesen, die unter den Linien stehenden senkrechten Zahlen beziehen sich auf die entgegengesetzte Richtung und sind von rechts

nach links zu lesen. So weit passende Gegenzüge fehlen oder wenn Züge auf einzelnen Zwischen-Stationen nicht halten, ist an Stelle der Zeitangaben ein Strich — gesetzt.

Die ausserhalb der Felder stehenden Zahlen geben die Abgangszeiten, die innerhalb stehenden Zahlen die Ankunftszeiten an.

Schnellzüge mit Durchgangswagen (D-Züge) sind durch ein D neben der Abgangszeit von den Hauptorten gekennzeichnet.

Anlage B.

Chronologische Uebersicht über die Ausgestaltung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes.

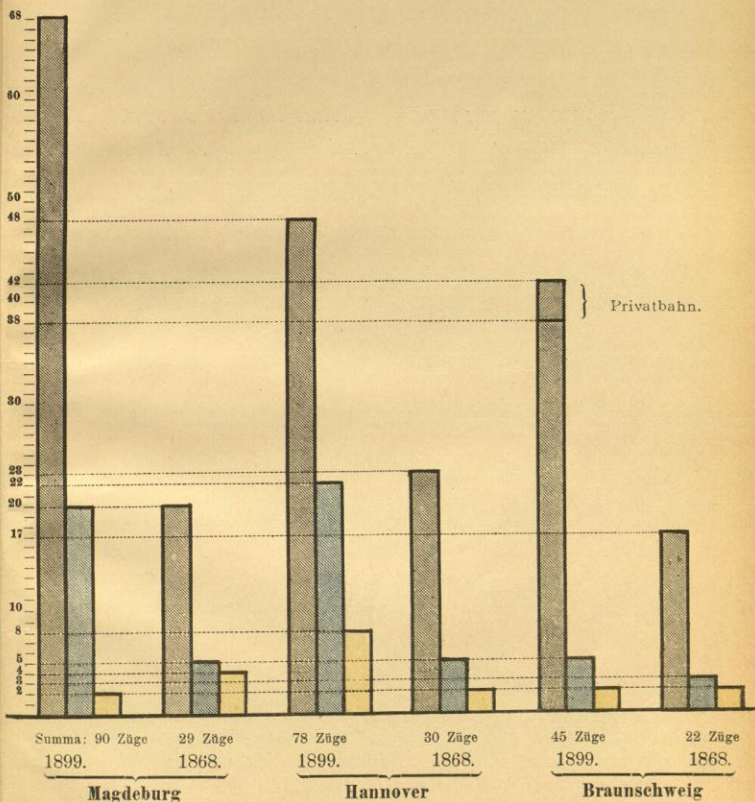
Lfd. No.	Eröffnete Bahnen	Eröffnungsjahr	Länge km	Unternehmer
1	Braunschweig-Harzburg	1838—1843	45,2	der Braunschweigische Staat
	a) Braunschweig-Wolfenbüttel	1838	11,8	desgl.
	b) Wolfenbüttel-Schlade	1840	16,5	desgl.
	c) Schlade-Vienenburg	1841	8,9	desgl.
	d) Vienenburg-Harzburg	1843	8,0	desgl.
2	Wolfenbüttel-Oschersleben	1843	54,1	desgl.
3	Braunschweig-Vechelde-Grenze	1844	18,6	desgl.
4	Börssum-Kreiensen	1856	60,5	desgl.
5	Helmstedt-Jerxheim	1858	22,1	desgl.
6	Büddenstedt-Trendelbusch	1864	3,9	desgl.
7	Kreiensen-Holzminden	1865	44,5	desgl.
8	Halle-Nordhausen-Cassel	1865—1872	—	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
9	Vienenburg-Goslar	1866	12,8	Königlich Hannoversche Staatsregierung
10	Jerxheim-Börssum	1868	23,2	der Braunschweigische Staat
11	Holzminden-Landesgrenze	1868	2,2	desgl.
12	Berlin-Lehrte	1868—1869	—	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
13	Braunschweig-Helmstedt	1872	39,3	Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft
14	Seesen-Gittelde-Grenze	1872	15,4	desgl.
15	Verbindungsbahn bei Braunschweig	1872	2,7	desgl.
16	Halberstadt-Blankenburg	1873	18,25	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft
17	Schöningen-Eilsleben	1874	18,0	Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Gesellschaft
18	Langelsheim-Clausthal	1875—1877	30,0	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
19	Neuekrug-Langelsheim	1877	9,3	Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft
20	Salzderhelden-Einbeck	1879	4,4	desgl.
21	Langenstein-Derenburg	1880	5,68	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft
22	Langelsheim-Grauhof	1881	6,0	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
23	Goslar-Parigolshausen	1883	6,08	Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft
24	Goslar-Grauhof	1883	5,24	desgl.
25	Blankenburg-Tanne	1886	30,55	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft
26	Braunschweig-Derneburg-Seesen	1886—1889	82,8	Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft
	a) Braunschweig-Derneburg	1886	45,6	desgl.
	b) Derneburg-Gr. Rhüden	1887	19,1	desgl.
	c) Gr. Rhüden-Seesen	1889	13,4	desgl.
	d) Hoheweg-Wolfenbüttel	1888	4,7	desgl.
27	Braunschweig-Hildesheim	1889	42,1	Königlich Preussische Staatsbahn
28	Jerxheim-Nienhagen	1890	33,0	desgl.
29	Hasselfelde-Güntersberge	1892	13,5	Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft
30	Braunschweig-Gifhorn	1894	28,0	Königlich Preussische Staatsbahn
31	Harzburg-Ilseburg	1894	13,7	desgl.
32	Helmstedt-Oebisfelde	1895	36,0	desgl.
33	Börssum-Hornburg	1895	4,0	Stadtmagistrat Hornburg
34	Wernigerode-Nordhausen	1897—1898	57,0	Wernigerode-Nordhausener Eisenbahn-Gesellschaft
	(Harzquerbahn)			
35	Heudeber-Mattierzoll	1898	19,9	Heudeber-Mattierzoller Eisenbahn-Gesellschaft
36	Osterode-Kreiensen	zum Theil 1898	20,56	Kreis Osterode
	(zum Theil noch im Bau)			

Gegenwärtig im Bau begriffene Bahnen.

Lfd. No.	Strecke	Länge km	Unternehmer
1	Walkenried-Braunlage-Wurmberg mit Abzweigung nach Tanne	35,95	Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft
2	Vorwohle-Emmerthal	31,5	Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft
3	Gandersheim-Bodenburg-Düngen bezw. Elze	52	Preussische Staatsbahn
4	Oschersleben-Schöningen	26,42	Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft

Graphische Darstellung des zahlenmässigen Verhältnisses der von den Stationen Magdeburg, Hannover und Braunschweig täglich abfahrenden Züge.

(Zusammengestellt unter Benutzung von Möller's u. König's Kursbüchern
nach dem Stande von Juni 1868 u. Mai 1899.)



Anm.: schwarz - Personenzüge.
blau - Schnellzüge.
gelb - D-Züge.

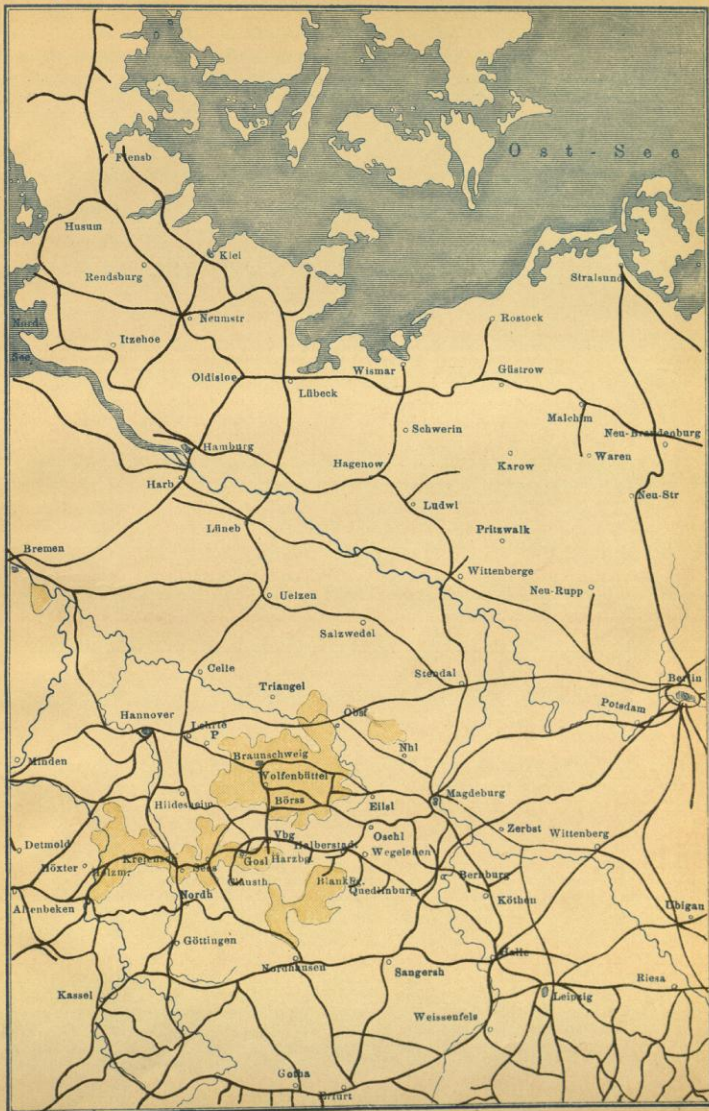


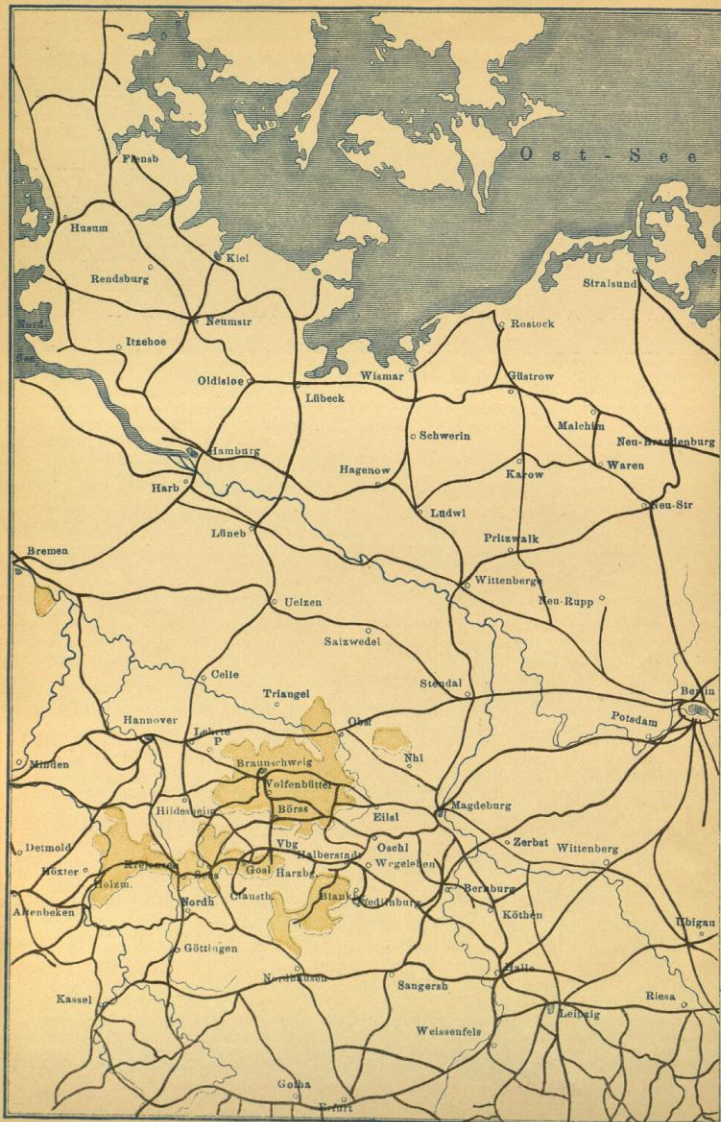














KODAK GRAY SCALE



no A .10 .20 .30 .50 .70 M 1.00 1.30 1.60 B 1.90



black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.